N° 296. — 7e Année
(Tous les Jeudis)

12 Mai 1904
40 centimes

LA VIE AU GRAND AIR

AU PARC DES PRINCES

LE PRIX DES ÉTRANGERS
RUTT BAT ELLEGAARD ET
BARDGETT

Pierre Lafitte & Cie, Éditeurs,
9, Avenue de l'Opéra, Paris.

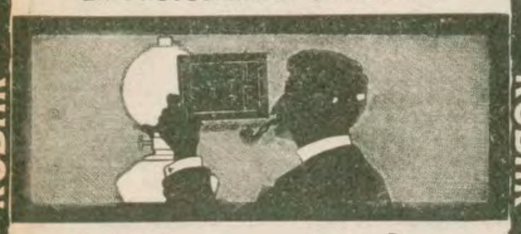
Le Grand Prix de la Républiaue - La grande Semaine d'Eaée - St-Cloud, Enghien et Longchamp

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

KODAK

KODAK

LA PHOTOGRAPHIE SIMPLIFIÉE



TOUTES LES LUMIÈRES
SONT BONNES POUR IMPRIMER
DES ÉPREUVES AVEC LES PARIERS EASTMAN
(BROMURE, DEKKO, VELOX)

CARTES POSTALES SENSIBLES depuis 0fr.60 la pochette

EN VENTE CHEZ
EASTMAN KODAK
PARIS — 5, Avenue de l'Opéra, 4, Place Vendôme
LYON — 26 et 28, Rue de la République

KODAK KODAK

CYCLES AUTOMOBILES

Gladiator

Le choix le plus complet de modèles de tourisme

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de THYROÏDINE BOUTY, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 2f. TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN — Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.* —

AUTOMOBILES ET CYCLES
de toutes marques
MORS
CLÉMENT
G. RICHARD

L'AUTO GÉNÉRALE
Ancien Établissement J. SALLERON

Tél. 571-54
— 41 —
Rue St-Ferdinand
(Avenue de la Grande-Armée)
ACCESSOIRES
RÉPARATIONS

Eug. PIROU
Photographe des Célébrités contemporaines
5, Boulevard Saint-Germain, 5
HOTEL PRIVÉ Téléphone : 808-83
Vient d'installer, au rez-de-chaussée de son hôtel, un atelier spécial pour opérer à la **lumière artificielle instantanément,** *par tous les temps, même la nuit. Les résultats obtenus sont plus beaux que ceux produits par la lumière du jour.*
NOTA.— **Eug. PIROU** *reçoit lui-même* **5, boulevard Saint-Germain** *et non ailleurs.*

MOTOBLOC
Simplicité, Solidité, Sécurité
Visite facile
Un seul carter, Attaque directe, 8 engrenages en tout
CHASSIS 10-12 CH. 6.400 fr.
102, RUE DES VIVANTS, BORDEAUX
239, BOULEVARD PÉREIRE, PARIS

PLAQUES CADETT
Nouveautés Photographiques
ÉTABLISSEMENTS POULENC Frès
19, Rue du 4 Septembre
PARIS

Envoi Franco du Catalogue contenant 423 Fig.

PORTOIR ARTICULÉ et FAUTEUIL-ROULANT
DUPONT
FABRICANT, BREVETÉ S.G.D.G.
Fournisseur des Hôpitaux
10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS
(Près l'École de Médecine).

MOTO-NAPHTA
ESSENCE SPÉCIALE
POUR AUTOMOBILES
En Bidons de 5 et 10 litres
DANS TOUTE LA FRANCE

La Semaine Comique, par Henriot.

Course organisée par la ligue en faveur de la repopulation.
Marche des pères de famille, avec un minimum de trois enfants sur les bras.

Au lieu de la trompe, cause d'accidents, pourquoi pas un phonographe qui dirait gentiment aux gens : « Passez à droite, sans vous troubler! »

Très chic, la marche de l'armee. « Vous allez tendre les jarrets, hein...
— Oui, mais vous savez... si on avait l'ennemi en face, le soldat français marcherait encore mieux!

— Vous ne louez donc pas de maison de campagne cet été?
— J'ai acheté une motocyclette... avec elle je pourrai changer de maison de campagne tous les soirs.

L'EMBROCATION ATHLÉTIQUE DE MÉRÉ
Fortifie
les nerfs ; assouplit
les muscles ; repose et
délasse les membres.
Complément indispensable
du massage.
Son emploi chasse les rhumatismes éloigne les douleurs,
guérit les foulures, entorses,
efforts contusions,
etc etc.

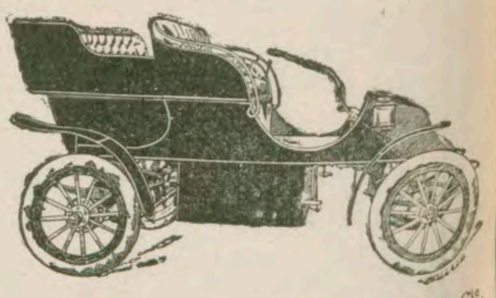
le flacon Franco Poste 2f.10 contre Mandat Poste
3 flacons Franco Gare 5f. ou domicile 5f.25
MÉRÉ de CHANTILLY, PHARMACIEN.
31 Faubourg Bourgogne, Orléans

LES CÉLÈBRES VOITURES & MOTEURS MERCÉDÈS

Se font dans les types suivants :
20-24 CHEVAUX
28-32 CHEVAUX
40 CHEVAUX
60 CHEVAUX
90 CHEVAUX
Se méfier des Contrefaçons

C.-L. CHARLEY
71, Av. des Champs-Élysées, Paris
Adresse Télégraphique : AMCHARLEY, concessionnaire exclusif. Téléphone : 549-77

LA VOITURE DE L'AVENIR
la plus pratique, la plus simple et la plus économique, c'est
L'ÉLECTRIQUE
Waverley



qui se trouve exposée chez MM. GODARD & Cie, concessionnaires exclusifs pour la France,

Cycles et Motocyclettes
ALCYON
PARIS, 32, avenue de la Grande-Armée - PARIS

AUTOMOBILES
GILLET-FOREST
7, 10 et 12 chevaux
75, Avenue de la Grande-Armée PARIS

SANTAL MIDY
Inoffensif, d'une pureté absolue, guérit en
48 HEURES
les écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe, les opiats et les injections.
113, faub. St-Honoré, Paris

PHOTOGRAPHES
GUILLEMINOT
PAPIER CITRATE la pochette 0,75
0,80 la pochette
PAPIER BROMURE

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS ET DÉPARTEMENTS. . . . 18 fr.
ETRANGER. . . . . 20 fr.

12 Mai 1904. — N° 296

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

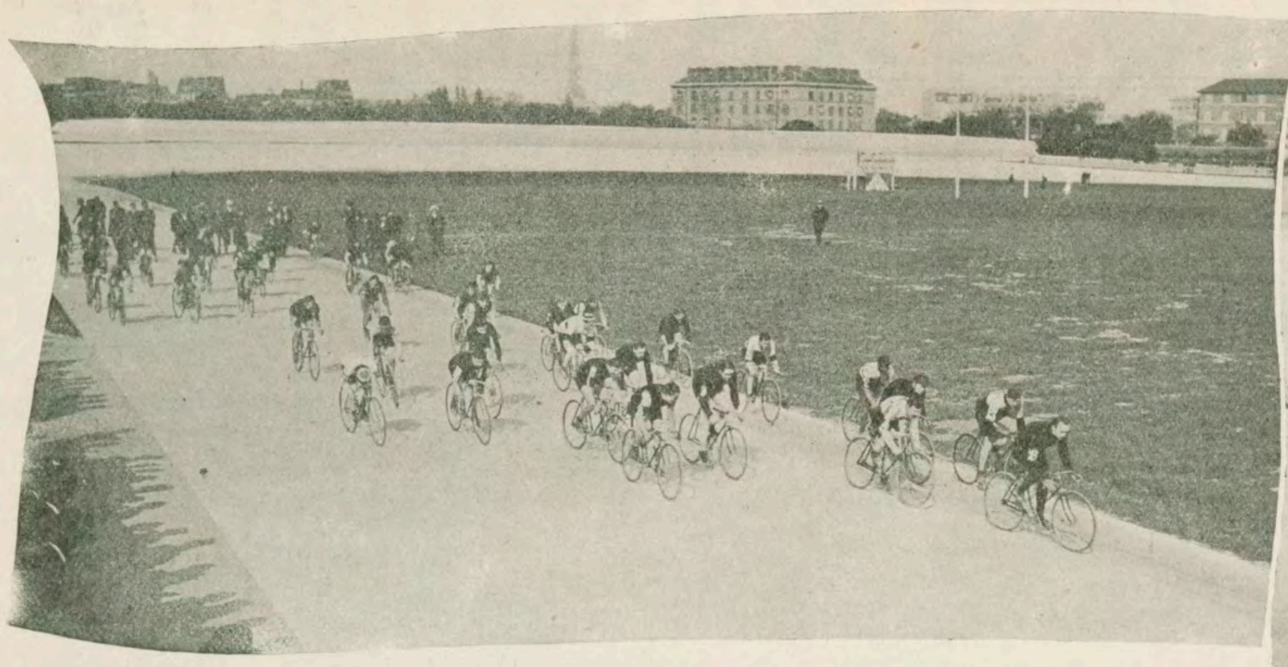
PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE . . . . . 500 fr.

(Cl. Guigoni et Bossi, Milan.)

LL. MAJESTÉS LE ROI ET LA REINE D'ITALIE DANS LEUR VICTORIA ÉLECTRIQUE *KRIEGER*

A l'instar du roi d'Angleterre, de l'empereur d'Allemagne et de l'empereur de Russie, le roi d'Italie professe un goût tout particulier pour le sport automobile. Il ne se passe guère de journée, en effet, que le roi, en compagnie de la reine, ne pilote, dans les larges allées du parc du Quirinal, sa victoria électrique Krieger, *la voiture des souverains, pourrions-nous dire, car les rois et empereurs chauffeurs comptent tous dans leur écurie automobile une voiture de cette marque si justement appréciée. Inutile d'ajouter que la voiture royale est munie du pneumatique* Michelin, *le roi des pneus, et le pneu des rois.*



Parc des Princes, jeudi 5 mai.— Le départ de la Course de primes.

Le Prix des Etrangers. A droite, Mayer lancé par Walthour.

LE GRAND PRIX DE LA RÉPUBLIQUE — JOURNÉE FINALE

Grâce à une de ces fantaisies barométriques dont le "joli mois de mai" est malheureusement coutumier, la réunion finale du Grand Prix de la République s'est trouvée absolument gâtée, sinon comme sport, du moins comme effet, puisque au lieu du clair soleil ce sont les lampes de la Galerie des Machines qui ont éclairé les épreuves décisives.

Dans ces conditions, les victoires de Rutt et de Walthour devaient nécessairement manquer d'éclat, d'autant plus que divers incidents ont encore diminué le mérite de la seconde.

◓ ◓ ◓

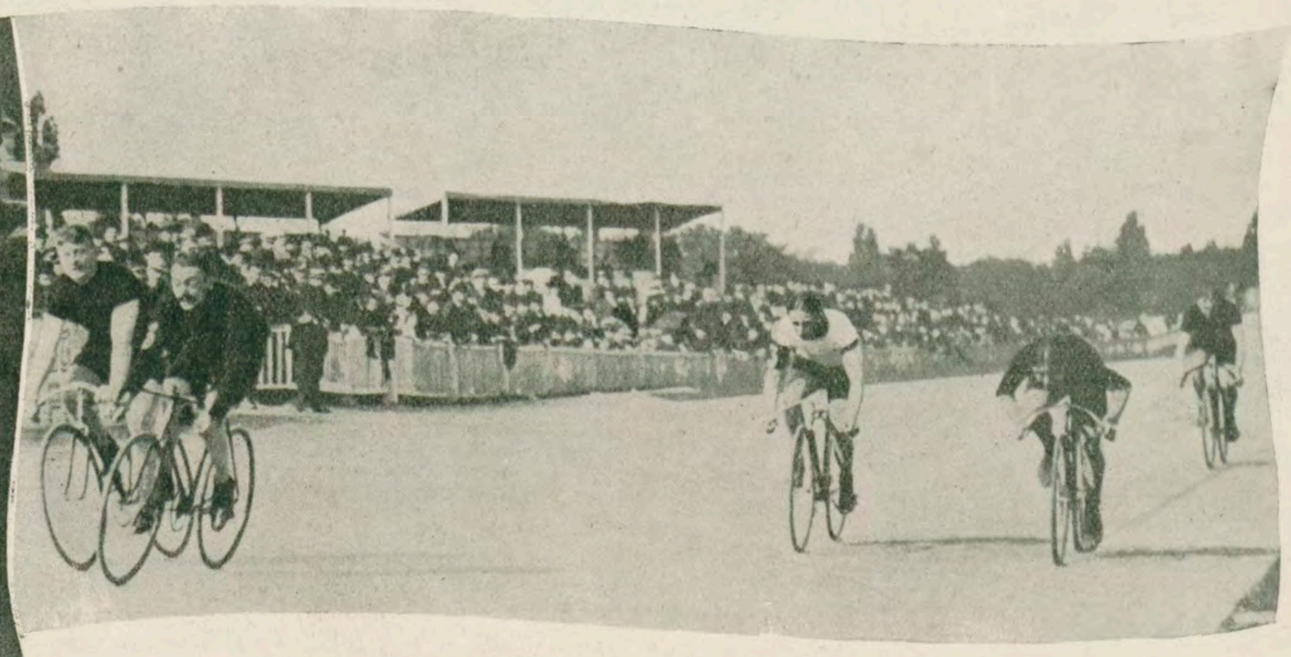
Au point de vue d'un directeur de vélodrome, c'est-à-dire sous le rapport commercial, la combinaison par laquelle le Parc des Princes a trouvé, cette saison, le moyen d'éviter le fâcheux remboursement en transportant ses réunions empêchées ou interrompues sous le hall de la Galerie des Machines, est sans aucun doute excellente. Il faut bien reconnaître, cependant, qu'il n'en est pas de même au point de vue sportif, et que ce qui est d'une application parfaite pour une quelconque réunion dominicale ne l'est point pour un grand *event* du genre de celui de dimanche dernier.

Le Championnat du Monde de motocyclettes.
Le départ d'une demi-finale.

En organisant le Grand Prix de la République, en effet, l'Union Vélocipédique de France a eu la prétention — qui paraissait d'ailleurs justifiée — de doter le sport cycliste d'une nouvelle grande épreuve classique, sorte de pendant au célèbre meeting que la générosité sportive du Conseil municipal de Paris nous permet d'applaudir chaque année au mois de juin. Or, on voit mal, vous en conviendrez, les épreuves finales de celui-ci se terminer au Vélodrome d'Hiver, sous prétexte que la pluie en aura rendu l'ajournement inévitable, et il aurait dû en être de même pour celles de dimanche dernier.

On peut bien faire cette constatation sans ressusciter la vieille querelle des grandes et des petites pistes. Précisément parce que chacune exige des aptitudes et surtout une tactique différente, il est antisportif et irrégulier au premier chef, après que les coureurs se sont, pour s'y bien habituer, entraînés deux ou trois semaines sur la grande, après qu'ils ont noté le point où ils devaient démarrer et étudié leur emballage, après qu'ils y ont même couru séries et demi-finales, de les transporter brusquement sur la petite pour courir la finale

Grogna, qui souffre encore de sa fracture au bras, assiste, en spectateur, au Grand Prix de la République.



Mathieu, 2e. Poulain, 1er. Thuau, 4e. Piard, 3e. Montaugerand.

L'arrivée de la finale du Grand Prix National, gagné par Poulain.

de la même course, et je ne crois pas qu'on puisse trouver dans le sport un précédent de ce genre !

Et puis, à une épreuve qui doit être retentissante, il faut, sinon le clair soleil, du moins le plein air et la grande lumière du jour, et c'est ternir complètement son éclat que de la rapetisser au cadre forcément rabougri d'une salle de spectacle, si vaste et si commode soit-elle.

Pures raisons de sentiments, simples impressions, dira-t-on. Mais ce n'en est pas moins elles qui nous resteront du Grand Prix de la République 1904, et je vous défie bien de les effacer. Encore heureusement que le triomphe, dans l'épreuve de vitesse, du meilleur à l'heure actuelle, Walter Rutt, les atténue quelque peu. Car, en dépit des apparences, et aussi des pronostics, le jeune champion allemand a superbement gagné, après avoir fait à l'extérieur de Mayer une course très dure tout le dernier tour, et le fait que Schilling a, lui aussi, très remarquablement couru n'enlève rien au mérite de son vainqueur.

Paro des Princes, dimanche 8 mai.
L'arrivée du Grand Prix de la République (amateurs) gagné par Charvier.

Walter Rutt,
Vainqueur du Prix des Étrangers et du Grand Prix de la République (professionnels).

Les inconvénients matériels de l'antisportive façon de procéder que je critiquais tout à l'heure ont apparu beaucoup plus nettement dans la grande course de demi-fond qui complétait le programme, absolument remarquable pour ne pas dire unique, de cette journée qui devait être si belle. Nous avons même assisté à un des plus beaux charivaris de l'histoire des vélodromes, qui en compte cependant d'assez brillants, et j'ai vu le moment où l'infortuné Lawson, l'entraîneur de Walthour, allait être écharpé par les spectateurs indignés. Il ne fait pas de doute que Lawson, et par conséquent Walthour qui le suivait, ont gêné Hall et son entraîneur Cissac en s'écartant fortement de la corde, à de nombreuses reprises. Et, à supposer que le petit coureur anglais fût en état de passer son redoutable rival (ce que je ne crois d'ailleurs pas, vu l'allure extraordinaire de Walthour), il en a été empêché d'une façon absolue.

Mais, parmi les spectateurs qui, avec une indignation trop spontanée, ont furieusement pris parti contre Lawson, il ne s'en est pas trouvé un sur dix pour réfléchir à ce fait que le malheureux roulait pour la première fois de sa vie sur la piste du Vélodrome d'Hiver, qu'il n'avait jamais vue auparavant. Et rouler comment, pour ce début? Le soir, avec une lumière à coup sûr insuffisante et à une vitesse que les entraîneurs les mieux habitués aux 333 mètres n'avaient jamais dépassée !

Dans ces conditions, l'homme le plus adroit n'aurait pas pris les terribles virages mieux que l'Américain ne les a pris. Et si l'accident que nous avons tous frémi de voir se produire était arrivé, on m'accordera bien que la faute en eût remonté au brusque changement du théâtre de la lutte, beaucoup plus qu'à l'entraîneur lui-même.

La vérité, ce n'est pas que Lawson en particulier, et les entraîneurs en général soient maladroits ou qu'ils aient pour habitude de se livrer à des manœuvres déloyales. La première hypothèse ne tient pas debout, quand on songe à la hardiesse et au sang-froid nécessaires pour faire un pareil métier, et la seconde n'est pas davantage admissible, si l'on veut bien réfléchir que pour se livrer à la moindre manœuvre répréhensible, il faut risquer de se rompre le cou soi-même. Or, quelque plaisir ou profit qu'il puisse avoir à faire gagner son coureur, ce n'est pas de gaieté de cœur qu'un entraîneur ira au-devant d'une chute qui peut être terrible.

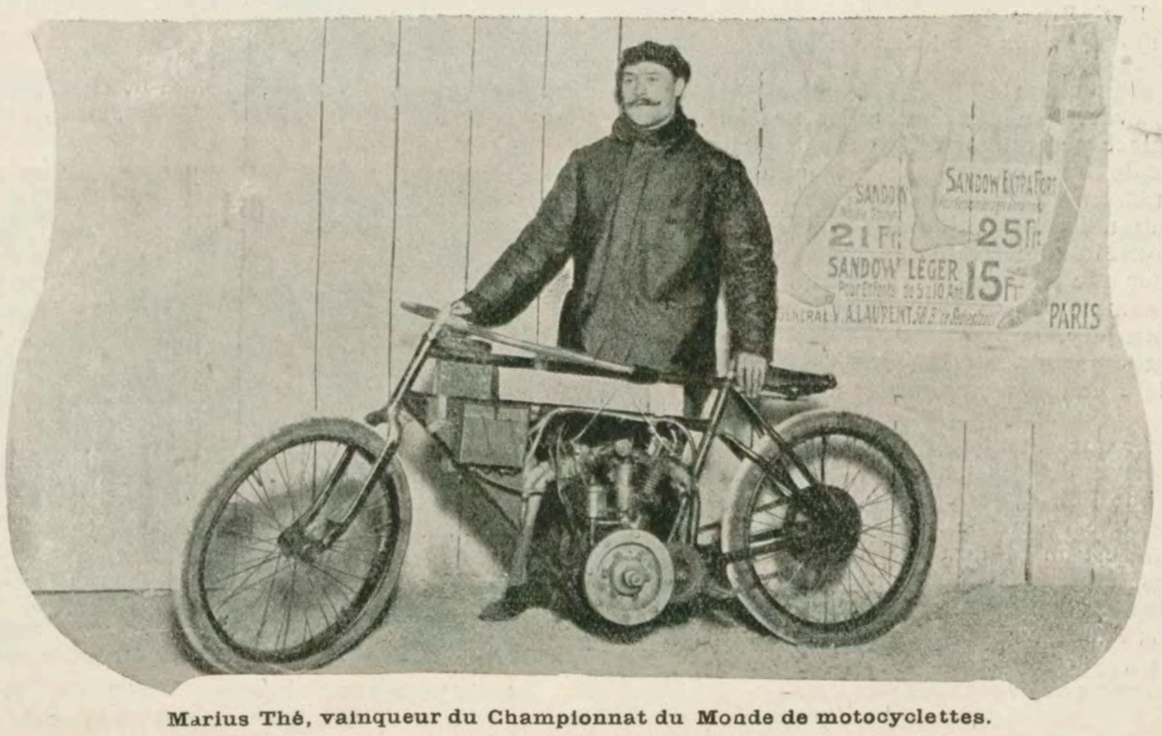
Ce qu'on ne saurait trop répéter, c'est que la course avec entraîneurs à motocyclette, telle que nous la pratiquons actuellement, est en passe de dégénérer en un exercice où il entre beaucoup de danger, mais de moins en moins de sport. Aujourd'hui, nous voyons le débutant d'hier devenir le champion, et avec une ou deux semaines d'apprentissage derrière les machines infernales, n'importe quel coureur, semble-t-il, est à même de suivre les trains les plus fantastiques, avec le sourire sur les lèvres.

Après la victoire.
Rutt et Schilling dans leur cabine, après le Grand Prix de la République.

Aussi, se voit-on contraint d'augmenter constamment la vitesse de l'engin entraîneur, puisque l'homme entraîné ne cesse de crier : " Plus vite ! " Voilà pourquoi nous en sommes arrivés aux formidables motocyclettes de 15 et 20 chevaux, à deux cylindres, derrière lesquelles nos stayers dépassent le 90 à l'heure, en attendant qu'ils atteignent le 100. Et le jour où quelque bonne catastrophe se sera produite, je me demande si les coureurs, les directeurs de vélodromes et même les spectateurs qui, à titres divers, encouragent cette véritable course à l'abîme n'en seront pas tous un peu responsables.

Il serait donc grand temps de donner un petit coup de frein et de s'arrêter sur la pente où nous nous sommes, c'est bien le cas de le dire, laissés entraîner.

VICTOR BREYER.



Marius Thé, vainqueur du Championnat du Monde de motocyclettes.

La grande Semaine des Armes de Combat ✣ L'Epée

Le Palais-Royal a pu se croire ces jours derniers rajeuni de trois siècles. On y entendait des cliquetis d'épées à faire se lever de leur tombe tous les spadassins et les bretteurs des temps passés. Mais ce n'étaient là que luttes courtoises où la vie n'était pas en jeu, où l'honneur de vaincre était seul en cause.

◓ ◓ ◓

Grace au dévouement du Comité permanent d'organisation, récemment constitué, et dont les membres les plus actifs ont été : MM. le marquis de Chasseloup-Laubat, G. Breittmayer, H.-G. Berger et Holzschuch, l'organisation des deux épreuves d'épée fut parfaite, et tous ces petits détails, qui n'ont l'air de rien, mais qui sont si utiles : tableaux et feuilles de pointage, étiquettes sur les chaises, cartes d'entrée de couleurs différentes, etc., n'y contribuèrent pas pour une petite part.

La Coupe Internationale, qui fut gagnée en 1903 par l'équipe française, restera cette année encore en France, car l'équipe française, composée, du reste, des mêmes tireurs que l'an dernier, a triomphé de l'équipe belge et de l'équipe anglaise, qui se sont ensuite classées dans cet ordre.

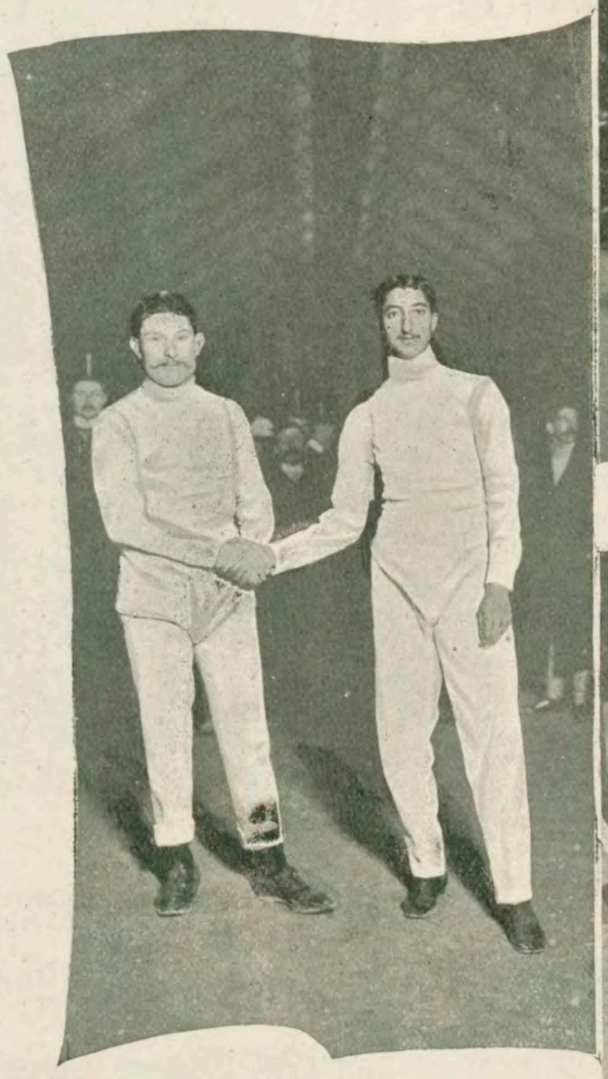
L'équipe anglaise battue par l'équipe française par 11 à 26 est en progrès sur l'année dernière où elle avait reçu 29 contre 10. De même l'équipe belge (16 à 24) a reçu une touche de moins que l'an dernier. Nos deux adversaires sont donc en progrès, ainsi qu'ont pu en juger les spectateurs.

Au reste, les Anglais vont peut-être prendre bientôt leur revanche, puisque, d'ici quelques jours, ce sont les Français qui s'en iront disputer une coupe au Crystal Palace. Et maintenant que les noms de ces vaillants passent à la postérité :

Equipe française : Dr Aumont, H.-G. Berger, marquis de Chasseloup-Laubat, Holzschuch, Hugnet, Wallace.

Equipe belge : Kryn, Salmon, cap. Crockaert, Renard, Rome, Custor.

Equipe anglaise : Townsend, Haig, Jenkinson, Montgomerie, Newton-Robinson (cap.), Staveley.



H.-G. Berger. Fonst.
Les deux demi-champions.

Le Championnat Individuel d'Epée s'est dès le premier jour affirmé comme un succès, puisque 130 tireurs environ étaient inscrits. Une décision ministérielle interdisant au dernier moment aux officiers de l'active de prendre part à ce championnat a été la cause de quelques défections. A la suite d'un certain nombre d'éliminatoires très sportivement disputées, puisque les quatre premiers de chaque poule étaient conservés, 12 tireurs se sont trouvés en présence qui se sont classés dans l'ordre suivant : 1er *ex æquo* Berger et Fonst avec 2 touches, 3e Marcel Gaucheron (4 touches), 4e L. Marlio et Holzschuch (5 touches), 6e Collignon, Hugnet et cap. Crockaert (7 touches) (ce dernier a abandonné en cours de poule, alors qu'il était en excellente posture); 9e Brisson (8 touches), 10e Paul Faure, Tagnard et Gallès (9 touches).

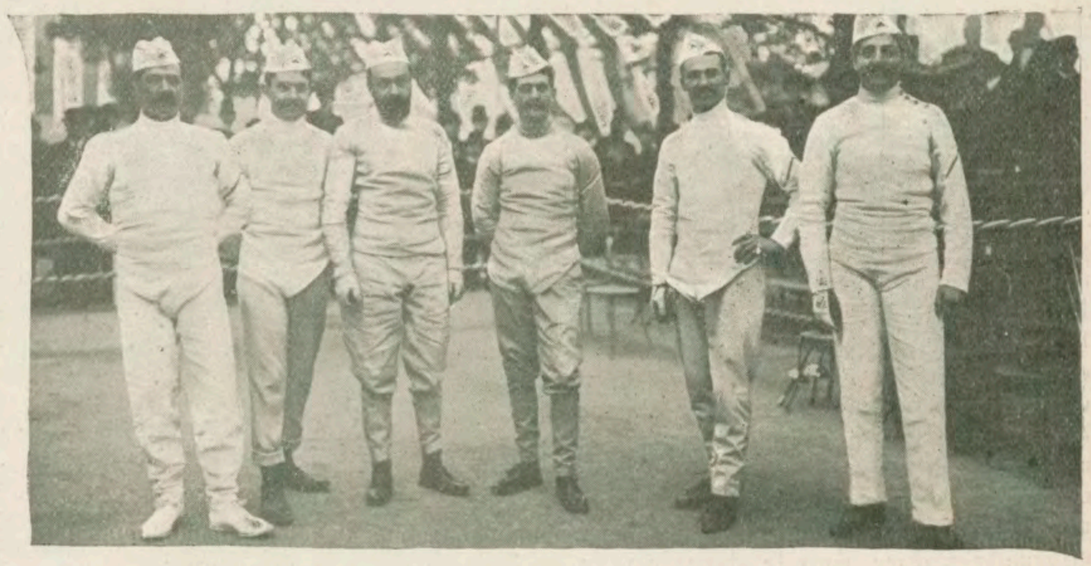
Fonst et Berger arrivant en tête, avec le même nombre de touches, auraient dû disputer entre eux la place de premier et le titre de champion, mais il était 7 heures et demie du soir — on n'a pu les photographier qu'au magnésium — ils avaient fait chacun onze assauts dont le dernier, le leur, de vingt minutes sans résultat. Ils se refusèrent à continuer la lutte et force fut au jury, qui ne pouvait admettre qu'un champion ne fût qu'un demi-champion, de décider que ce titre continuerait à appartenir au capitaine de la Falaise, champion de 1903.

Et si je n'avais pas fait partie du jury, je demanderais une récompense pour les jurés qui sont restés debout, attentionnés, hypnotisés même par les pointes des épées, de 2 heures à 7 heures et demie, sans une minute de repos.

Malgré cette fatigue, il faut avouer que cette finale était d'autant plus intéressante qu'elle réunissait des élèves de presque tous les professeurs. Est-il besoin, en effet, de rappeler que Fonst, qui connut déjà la joie de s'entendre appeler Champion d'Epée, est élève de Ayat, que Berger, le champion quotidien de Spinnewynn, est un camarade de salle de Gaucheron et d'Holzschuch ? Marlio est élève de Chartier; Collignon, de Laurent; le capitaine Crockaert, du Cercle d'Escrime d'Anvers; Hugnet, des Rouleau ; Brisson, de Carrichon; Paul Favre, de Sabourin ; Tagnard, des Rouleau, et Gallès, de Reynaud.

La semaine prochaine, nous parlerons des épreuves de sabre.

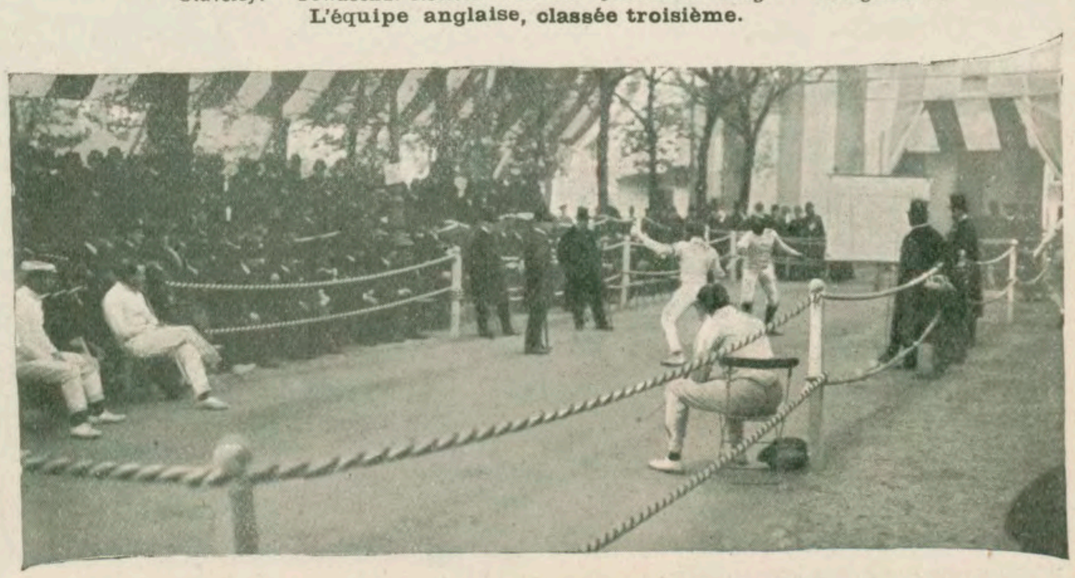
L. Perrée.



Dr Aumont. Berger. Marq. de Chasseloup-Laubat. Holzschuch. Hugnet. Ed. Wallace.
L'équipe française, classée première.

Cap. Crockaert. Custor. Renard. Rome. Kryn. Salmon.
L'équipe belge, classée seconde.

Staveley. Townsend. Newton-Robinson. Jenkinson. Haig. Montgomerie.
L'équipe anglaise, classée troisième.



Un assaut de la poule finale.

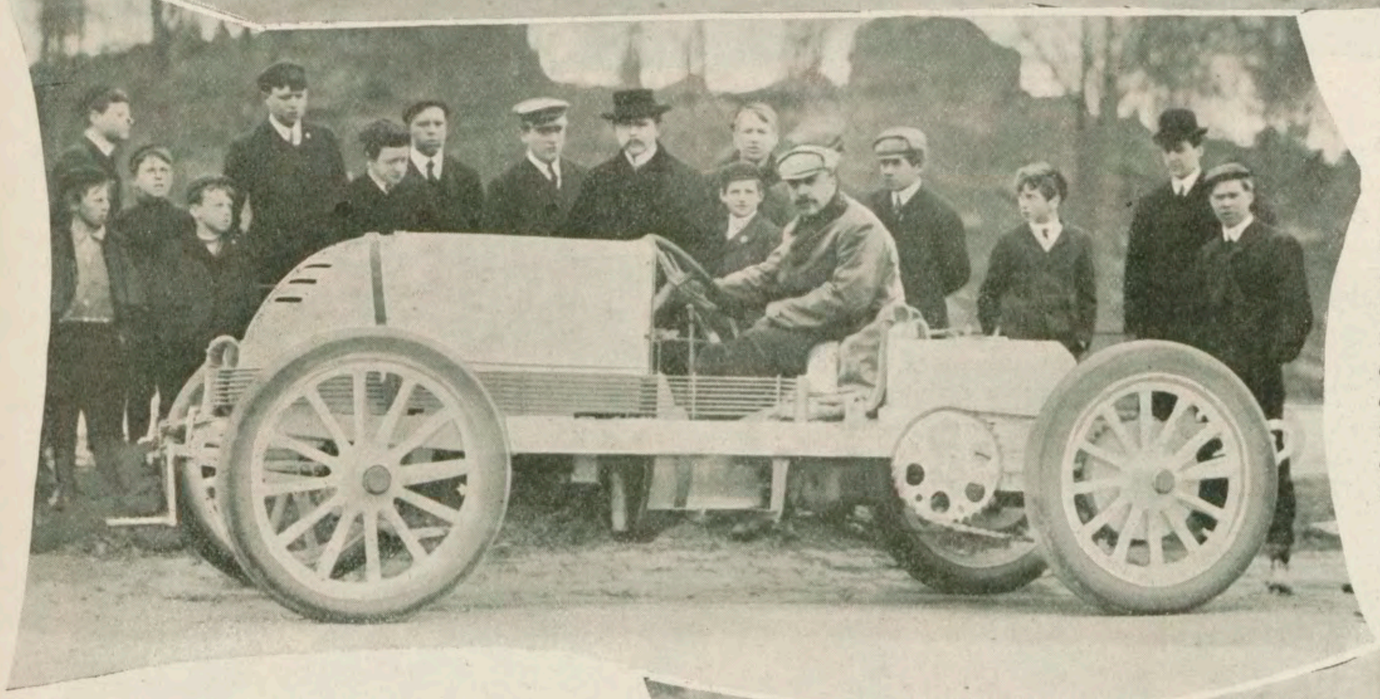
Au Pays de l'Importation

La course de côte de Boston, sur un cinquième de mille.
Un concurrent dans la côte.

Si l'Amérique n'est pas encore, et tant s'en faut, la terre promise des chauffeurs, par ses routes, en revanche elle excite une fort jolie compétition au point de vue du marché. Ce n'est pas le pays des routes, c'est entendu, et nul n'y contredit, mais c'est bien le pays des dollars. Voilà pourquoi quelques épreuves qui se disputent là-bas et qui, disputées en Europe n'auraient guère de succès, ont, de l'autre côté de la mare aux harengs, un tel retentissement.

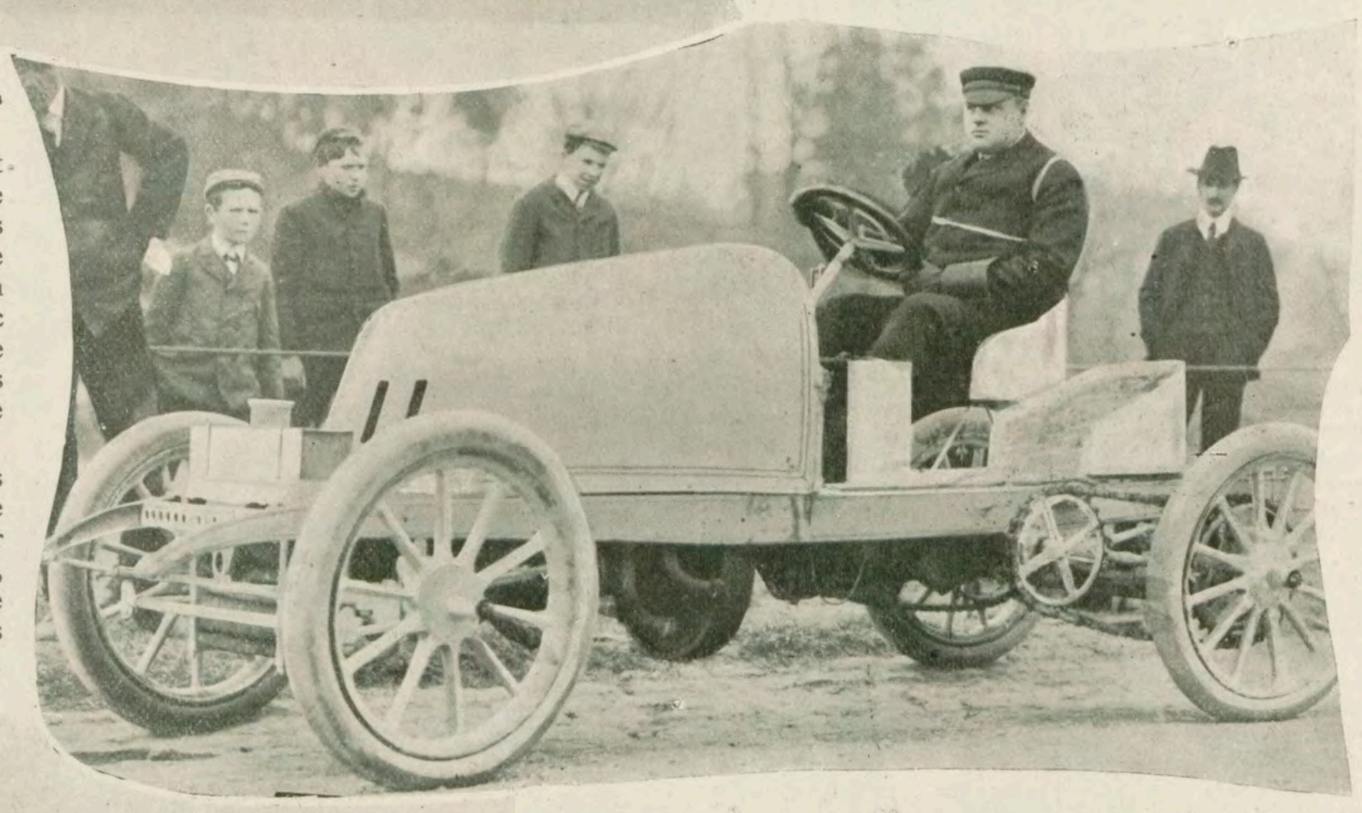
◓ ◓ ◓

Il n'en faut pas plus, en effet, aujourd'hui. Une course d'automobiles n'est pas seulement une épreuve de sport pur, c'est aussi, et avant tout, une partie de jeu, une séance de bourse qui fait monter ou descendre des valeurs à cote variable, valeurs qui sont en l'occurrence les voitures elles-mêmes. Nulle part plus qu'en Amérique, cette cote ne peut se faire sentir avec un aussi fort coefficient. Songez qu'avant d'être vendue, une voiture paye de 1.200 à 1.500 francs de frais de transport et 45 o/o *ad valorem* de droit d'entrée.



M. H L. Bowden, premier de la catégorie des grosses voitures, en 15 s. 2/5.

Une voiture de course vaut environ 40.000 francs au bas mot. En dehors de son prix même d'achat, qui peut représenter en somme une valeur intrinsèque et tenant son cours dans tous les pays, le seul fait de poser ses roues sur le sol de la libre Union coûte à son heureux propriétaire 1.200 francs de paquebot, plus son voyage, soit 2.000 francs, plus 18.000 francs de droit d'entrée, c'est-à-dire la jolie somme de 20.000 francs de supplément qui n'ont de valeur qu'aux Etats-Unis.



M. H. B. Hills, premier de la catégorie des voitures légères, en 15 s. 2/5.

On juge de la fièvre de jeu qui saisit tout importateur. Or, jouer c'est courir, et comme il n'y a guère de routes, on court partout, sur les plages, sur les côtes.

L'industrie française s'est jusqu'ici tirée à son honneur de ces épreuves et les résultats de la dernière course de côte ont mis encore en tête dead-heat, avec la 60-chevaux Mercédès, la Richard-Brasier qu'avait à Gaillon ce pauvre Danjean.

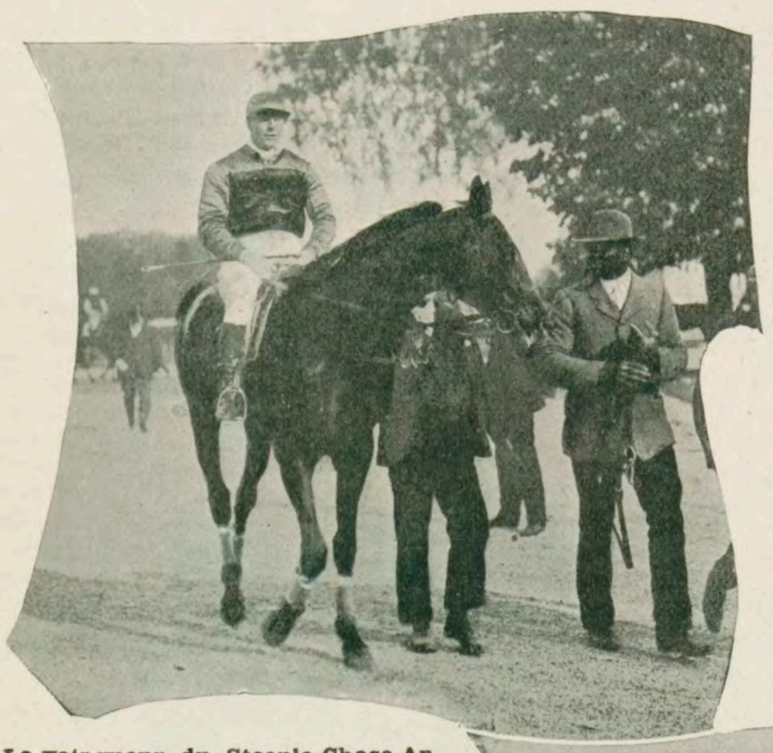
GEORGES PRADE.

L'arrivée de Hills, un des vainqueurs de la course, au sommet de la côte.

La Semaine hippique à St-Cloud, à Enghien, au Bois de Boulogne

Chryseis, au Cte de la Tour du Pin (L. Barıller). Arrivé 2e. | *Diénay* (Urbain David), à M. A. Veil-Picard. | *Léma* (Pantall), à M. Tissot. | *L Orfèvrerie* (F. Monk), à M. Rigaud. Arrivé 3e. | *En Garde* (H. Holt), à M. Archdeacon. | *Nouvel Espoir* (Chapman), à M. Liénart.

Enghien. — Prix du Clain. — Le saut du mur en pierre.



Le vainqueur du Steeple-Chase Annuel d'Enghi n (25.000 fr., en outre 1.000 fr. à l'éleveur. — 4 500 m.).

Dandolo, *h. al., 5 a., 69 kil. par Yellow et La Dame Blanche. Eleveur, Cte de Juigné; propriétaire, M. Fischhof; entraîneur, Leigh; jockey, Woodland.*

Nous approchons des grandes semaines, et l'intérêt des programmes va croissant; déjà d'importantes épreuves se sont disputées, qui ont permis à nos grandes écuries de mettre en ligne les meilleurs parmi leurs pensionnaires ou de prendre des lignes en vue des grands prix à venir. C'est la pleine saison, car non seulement nos hippodromes parisiens et suburbains attirent l'attention des sportsmen, mais aussi les hippodromes de nos grandes villes de province et de l'étranger.

✣ ✣ ✣

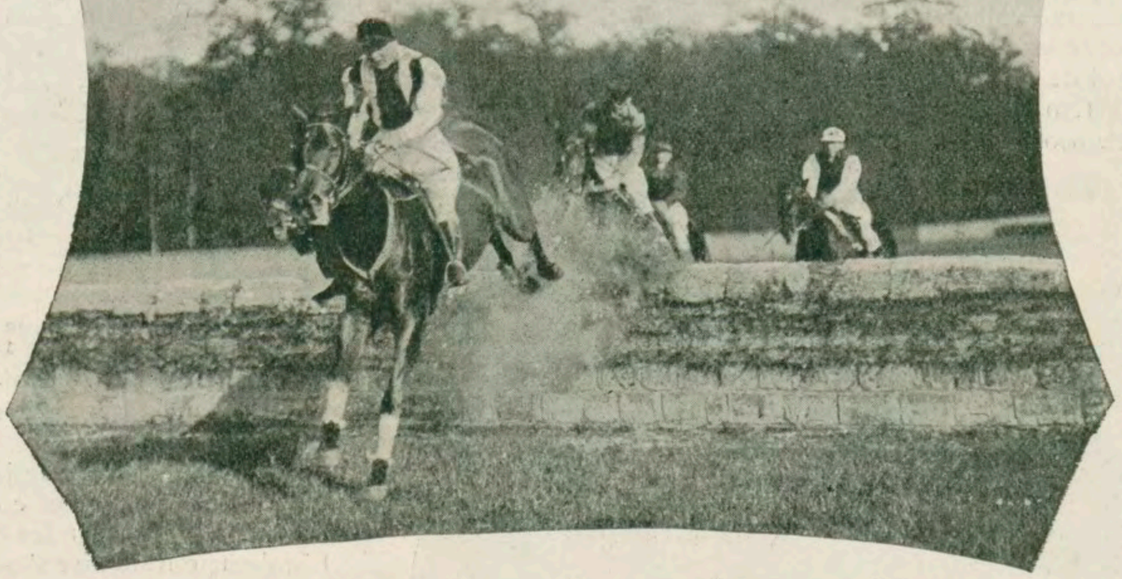
St-Cloud a ouvert la semaine avec le Prix Semendria qui réunit chaque année un bon lot de pouliches. Le lot de 1904 valait-il mieux que celui de 1903? On ne peut en juger que par impression, car il est absolument impossible de se fier aux chronométreurs de nos pistes hippiques. Cette question du chronométrage est cependant assez importante pour que les temps soient très exactement pris.

Je n'ai qu'une confiance très limitée dans l'entraînement au chronomètre — qui a été un bluff américain comme les bains de sable — mais il me semble que les propriétaires comme les sportsmen auraient intérêt à connaître le temps réel mis par les vainqueurs et leurs suivants. Parce que Angara, qui ne manque cependant point d'origine — elle est par Krakatoa et Attractive — avait été battue au Bois par La Solitude, une très modeste pouliche de prix à réclamer, on s'est étonné de sa victoire assez facile dans le Prix Semendria. Il y a tant de circonstances qui influent sur les bons et les mauvais parcours, qu'il vaut mieux chercher à expliquer une défaite, qu'à condamner un cheval sur une mauvaise course. Angara s'accommode mieux de la piste de St-Cloud que de celle du Bois, cela est indéniable; et de plus, au Bois, elle avait été victime d'un léger accident, qui a pu compromettre sa chance, et il m'a semblé qu'Alec Carter l'a montée avec plus de décision et d'énergie. Cette fille de Krakatoa ne doit point manquer de qualité; elle est, du reste, fort bien bâtie, avec des points de force excellents et une épaule merveilleuse, puis elle a du cœur; en somme, elle a battu facilement Spite, qui a fait le jeudi une très bonne course contre Menuet, et cela rehausse encore son mérite.

Au lendemain de la journée de Saint-Cloud, se disputait une des

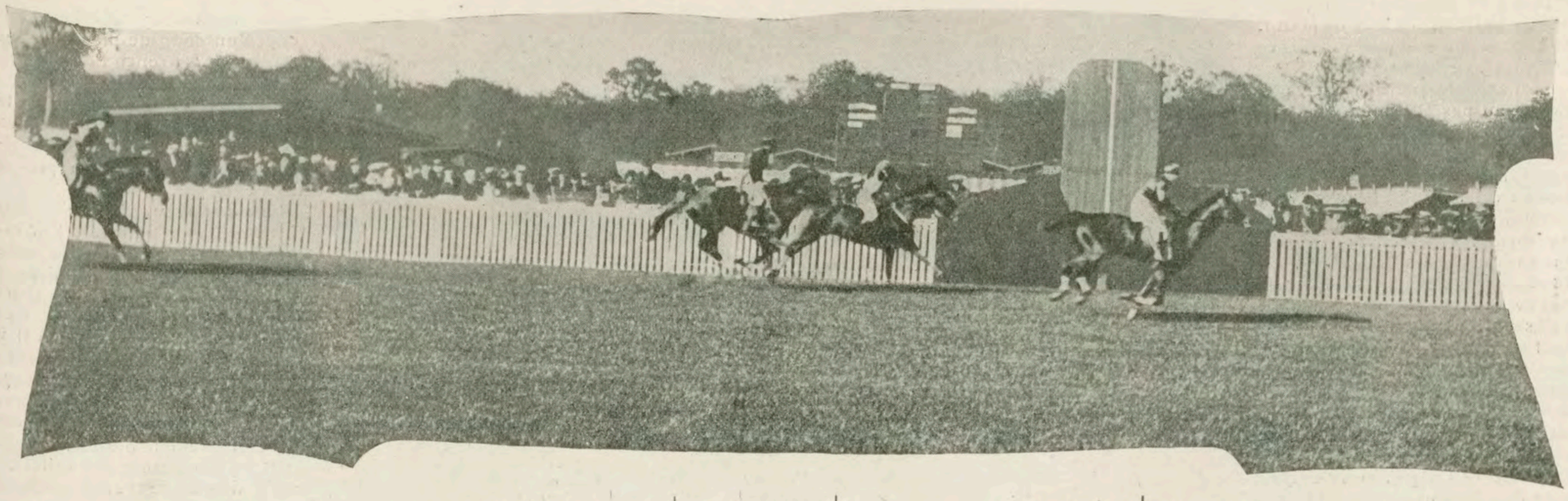
La rentrée du vainqueur du Prix Semendria (St-Cloud) (15.000 fr. — 2.100 m.).

Angara, *j. b., 3 a., par Krakatoa et Attractive. Propriétaire, M. de Saint-Alary; entraîneur, G. Milton; jockey, A. Carter.*



Spa III (A. Flint), à M. G. Ledat. Arrivé 2e. | *Dandolo* (Woodland), à M. Fischhof. Arrivé 1er. | *Voleur* (Chapman), à M. Liénart. | *Dampierre* (A. Roberts), à M. G. Dreyfus.

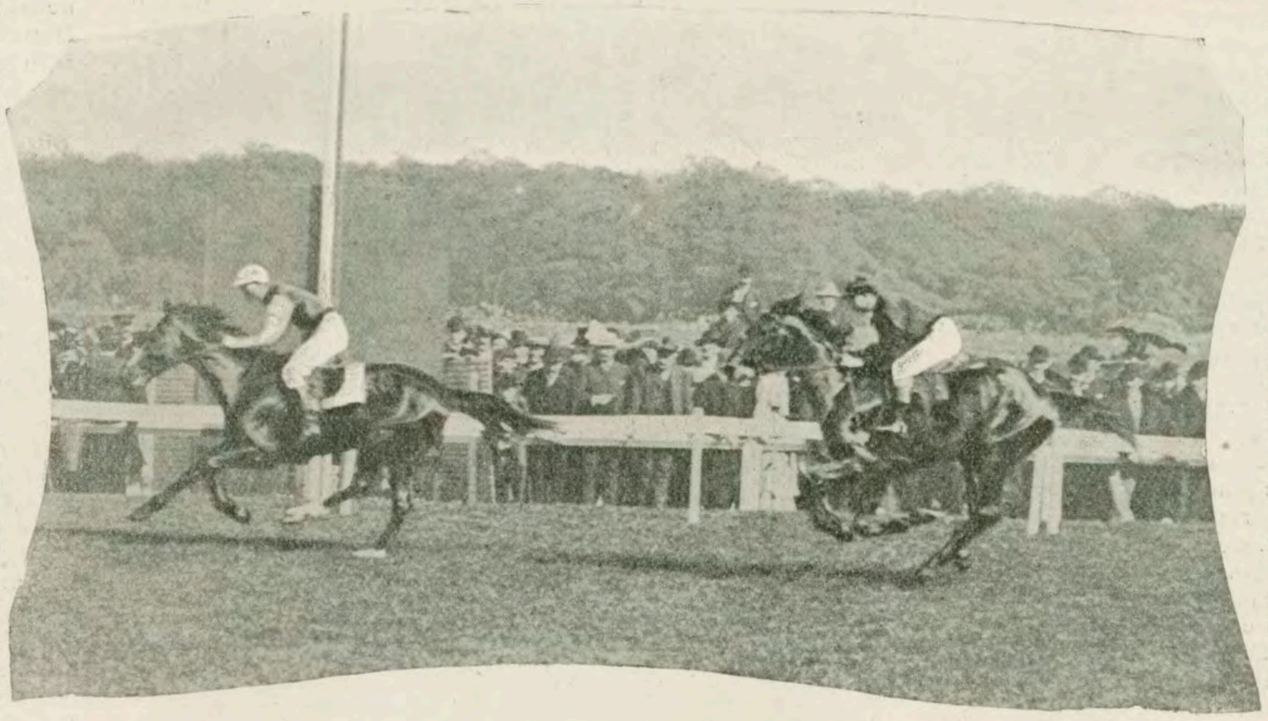
Enghien. — Steeple-Chase Annuel. — Le saut du mur en pierre.



Gascon II (Brooks), au Vte de Fontarce. | *Spa III* (A. Flint), à M. Ledat. | *Dandolo* (Woodland), à M. Fischhof.

L'arrivée du Steeple Annuel (Enghien).

importantes épreuves de la saison, dans laquelle on veut voir — je me demande pourquoi — une répétition générale de notre Grand Steeple d'Auteuil: le Steeple-Chase Annuel d'Enghien. Il y a entre les deux parcours des différences telles — de terrain, d'obstacles, de tournants, de piste même — qu'avec la meilleure volonté du monde, il est impossible d'établir des termes exacts de comparaison ; et si Violon II, l'excellent steeple-chaser de M. Douvreleur, a été battu par Dandolo, par Spa III et par Gascon II, il ne s'ensuit pas que ces trois chevaux le précéderont au mois de juin à Auteuil. Campbell, à ce qu'il m'a paru, a monté Violon II avec trop de confiance ; il a craint seulement Spa III qui, après avoir montré à plusieurs reprises une réelle qualité, venait de prouver une excellente forme en figurant plus qu honorablement en plat, et il a usé Violon dans un duel avec le cheval de M. Ledat. Woodland, qui monte comme un maître, — il occupe du reste la tête de la liste des jockeys gagnants en obstacles en Angleterre — a su profiter du duel Violon II-Spa III et, avec son cheval bien placé au poids, — il recevait 18 livres de Violon II, — il est venu au bon moment, dans un rush bien calculé, jouer le rôle du troisième larron. Le hongre de M. Fischhof, bien que sortant des prix à réclamer, ne manque point de qualité, et il ne faudrait pas oublier les belles courses fournies par lui dans le Prix Bayard et dans le Prix du Point-du-Jour à Auteuil où, sous un poids supérieur, il battait Voleur et Umber.



Presto II (N. Turner), à M. G. Dreyfus. | *Xiphias II* (O'Connor), à M. J. de Goyenèche.

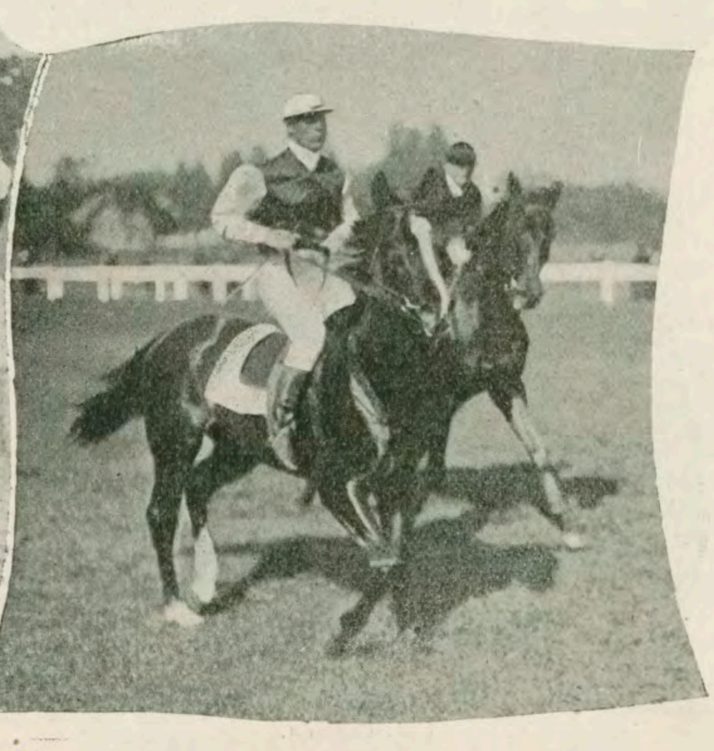
Le Prix Fould (10.000 fr. — 2.400 m.) — Bois de Boulogne, 5 mai.

Trois bonnes semaines nous séparent de la grande épreuve d'Auteuil. Baresse, je n'en doute pas, saura les mettre à profit pour amener sur une piste qu'il préfère à celle d'Auteuil, un Violon II " fin prêt ". Ce serait trop s'avancer que de considérer sa tâche comme facile, car il aura affaire à d'autres concurrents encore que Dandolo, Spa III et Gascon II.

Les deux dernières réunions du Bois de Boulogne ont été, au point de vue du sport, parmi les plus intéressantes auxquelles il nous ait été donné d'assister depuis longtemps, et il est vraiment dommage que le temps n'ait point favorisé la journée du Prix Daru. Le jeudi, Presto II, dans le Prix Fould, a de nouveau affirmé sa très haute qualité en triomphant avec une extrême facilité de Xiphias II. Quelle heureuse réclamation que celle de ce fils de Rueil, qui certainement fera cette année encore triompher les sympathiques couleurs de M. Gaston Dreyfus ! Il faut féliciter aussi l'habile Lawrence qui sait maintenir le poulain en forme depuis l'ouverture de la saison; chaque sortie de Presto II a été une victoire, et une facile victoire, de sorte qu'il est assez difficile de se rendre compte de la limite de ses moyens, et il est vraiment dommage que Presto II n'ait qu'un seul grand engagement: le Grand Prix de Vichy. A chaque nouvelle sortie, les élèves du haras de Jardy affirment leur très haute qualité. Gouvernant, dans le Prix La Rochette, a littéralement joué avec ses adversaires, si bien que certains prétendaient que le fils de Flying Fox ne battait rien ; or, Romanof et

Le vainqueur du Prix La Rochette.
Gouvernant, *par Flying Fox et Gouvernante. Eleveur et propriétaire, M. Ed. Blanc ; entraîneur, Denman ; jockey, Ransch.*

Des sportsmen en herbe qui semblent prendre grand intérêt aux performances des chevaux.

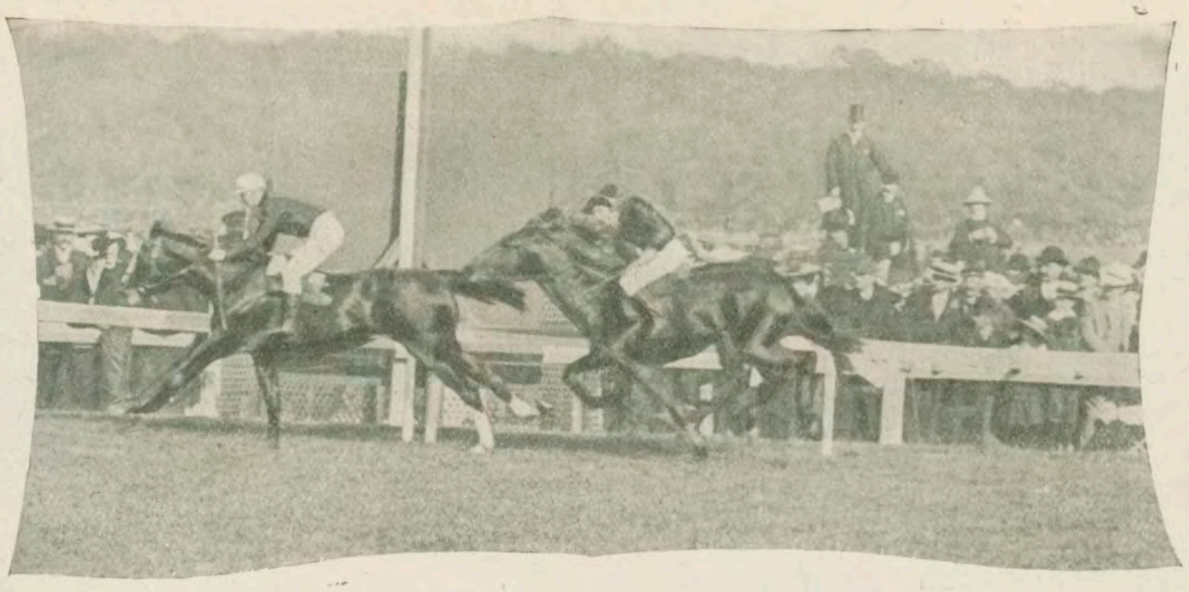


Le vainqueur du Prix Fould.
Presto II, *par Rueil et Mlle Préfère. Propriétaire, M. G. Dreyfus; entraîneur, Lawrence; jockey, N. Turner.*

Canard ne sont pas les premiers venus, mais le poulain de M Ed. Blanc est doué d'une puissance d'action extraordinaire.

Son aspect général est un peu lourd; au pas, il a même l'allure d'un cheval paresseux, mais quand il galope, il se transforme pour ainsi dire, et il est vraiment beau à voir. J'ajouterai que Gouvernant n'est pas à l'apogée de sa forme, et quelques galops lui sont encore nécessaires. De la réunion de dimanche, un cheval se détache très nettement; sa seconde apparition sur le turf a été une seconde victoire aussi facile que celle de Gouvernant sur Romanof, c'est Samsam, à M. Caillault. Comme Romanof, dans cette épreuve, n'a fini que cinquième derrière Xénophon, Orgueil et Calico, voilà encore une fois de plus les fervents des classements désorientés.

Le Prix Daru est souvent l'apanage d'un très bon cheval, et rien ne prouve que Samsam ne soit pas ce très bon cheval, voilà tout ce que l'on peut dire. Quant aux déductions à tirer de cette victoire, encore plus facile qu'elle n'a paru, on peut seulement supposer que d'autres chevaux auraient pu jeudi s'intercaler entre Gouvernant et Romanof; de plus, dimanche, le terrain était lourd, très lourd et a très bien pu ne point convenir à Romanof. Leigh n'a vraiment plus cette veine extraordinaire des débuts de la saison; les grosses allocations lui échappent toutes ; s'il a eu des réclamations heureuses, les propriétaires-éleveurs ne lâchent pas facilement leurs bons chevaux; d'autres savent aussi bien réclamer, tel M. Gaston-Dreyfus, dont le Presto marche de victoire en victoire. Il peut cependant être très satisfait de la très belle course fournie par Xénophon, qui a pris la seconde place derrière Samsam. S'il avait remporté les 60.000 francs du prix, c'eût été une compensation aux déboires de son entraîneur, qui a dû payer plus de 50.000 francs d'entrées et de forfaits, pour les chevaux loués par lui à la baronne de Forest; mais ce Xénophon est en train de causer de très sensibles pertes aux propriétaires, et si son caractère ne s'amende pas, ceux-ci retireront leurs chevaux des épreuves dans lesquelles il se présentera; l'autre dimanche, d'un coup de pied il coupe un tendon à French Fox; dans le Prix Daru, il cause le même accident à Orgueil, et voilà la carrière de deux bons chevaux très compromise. Orgueil, malgré ce grave accident, a pris la troisième place.



Gouvernant (Ransch), à M. Ed. Blanc. | *Romanof* (Belhouse), à M. Veil-Picard. | *Canard* (L. Robert), au Cte de Saint-Phalle.

L'arrivée du Prix La Rochette (22e triennal. — 30.000 fr. — 2.200 m.)

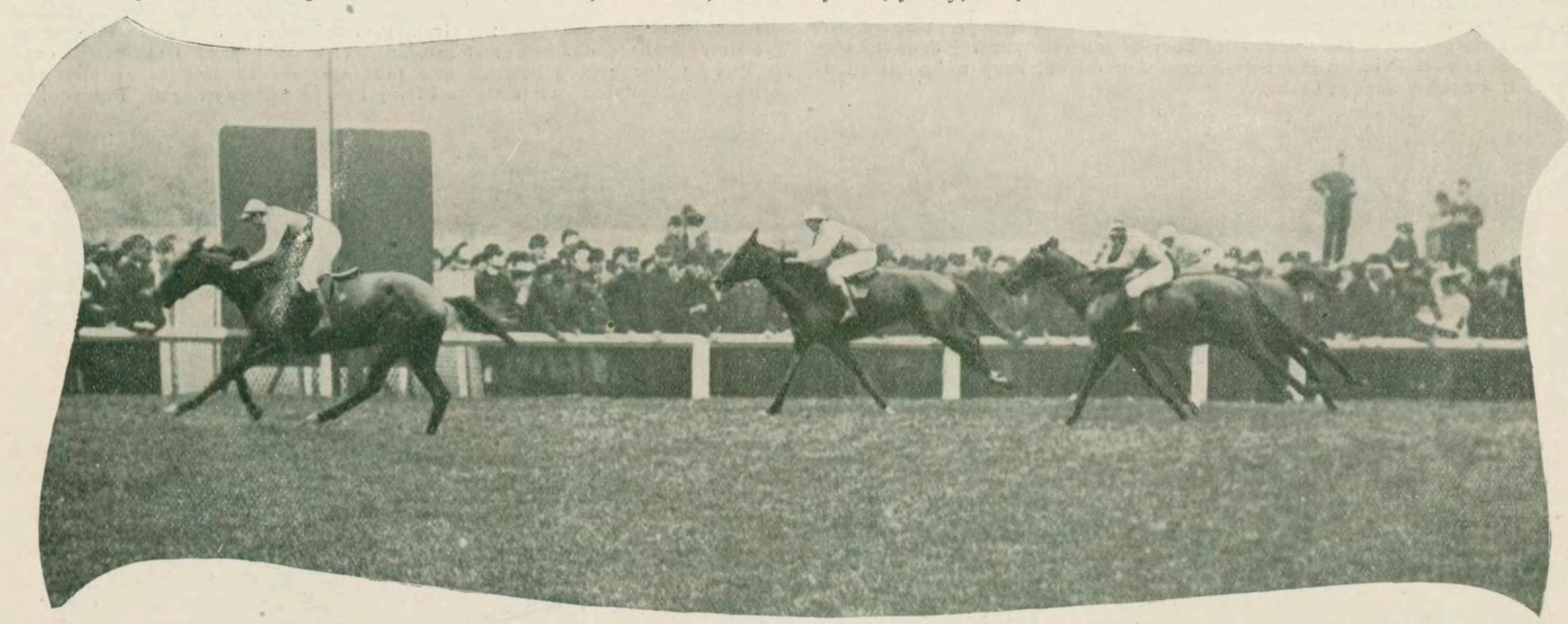
La rentrée du Prix Daru (Poule des Produits. — 30.000 fr. — 2.100 m.).
Samsam, *par Chesterfield et La Turbie. Eleveur, M. R. Lebaudy; propriétaire, M. Caillault; entraîneur, R. Carter junior; jockey, L. Spencer.*

Le dernier *Bulletin des Courses* de la Société d'Encouragement a publié une note " invitant " les propriétaires à s'abstenir de faire ferrer leurs chevaux à l'américaine. Ces fers, que nous avons décrits il y a quelques semaines dans la *Vie au Grand Air*, ont été cause, en obstacles, de nombreux accidents; plusieurs jockeys ont été très sérieusement blessés. Wright et Betts moururent des suites de coups de pied de chevaux portant des fers américains; en plat, ce sont des tendons coupés.

Je comprends très bien que l'on recherche les fers les plus légers possibles, mais il y a plus léger que les fers du très fameux professeur Thomas, fournisseur de l'écurie Leigh et de quelques autres entraîneurs; il y a le fer en aluminium. Dimanche, j'ai remarqué que de nombreux chevaux portaient des fers en aluminium, entre autres ceux de M. Ed. Blanc, ceux de l'entraîneur Milton. Voilà longtemps que le fer en aluminium a été essayé ; lorsque Bébé gagna la Grande Course de Haies, ses fers étaient en aluminium. Un des premiers maréchaux ferrants qui " travailla " l'aluminium et en fit des fers fut un nommé Castanet, de Clichy; il eut même une clientèle assez nombreuse parmi les entraîneurs de Maisons-Laffitte. Devant le succès, il voulut donner de l'extension à son affaire et monter une société pour l'exploitation des fers de course en aluminium ; malheureusement, ce fut le trop fameux Boulaine qui lança l'émission des titres de la société. Castanet fut ruiné et ses commanditaires ne revirent jamais leur argent.

L'aluminium est le métal rêvé pour es fers de course; il n'a qu'un inconvénient, c'est qu'il coûte cher. Mais qu'est-ce qu'un louis ou deux de plus pour un propriétaire de chevaux de courses ?

FRANC PICARD.



Samsam (Spencer), à M. Caillault. | *Xénophon* (N. Turner), à M. Leigh. | *Orgueil* (G. Stern), au Cte Le Marois. | *Calico* (Ransch), à M. W.-K. Vanderbilt.

L'arrivée du Prix Daru (Poule des Produits. — 30.000 fr. — 2.100 m.).
Le montant du Prix a été de 63.125 francs au propriétaire, et 4.000 à l'éleveur.

L'EXPOSITION CANINE DE LYON

Darnum-Bobs et *Wavre-Diana*, chiens colley à M. Baumann, 2e prix couple.

Les quatre chiens setters anglais de M. A. Chatelain, de Mouriez (Suisse).

M. Lesueur et ses deux chiens fox-terriers.

La meute de l'Equipage des Drags de Lyon (12 foxhounds). 2e prix à l'Exposition canine de Lyon. Chiens de grand équipage.

Les deux extrêmes.

La meute de dix harriers blancs et gris, à M. Alain-Bourbon. Prix du Président de la République.

La chasse au renard.
Une victime.

La présentation de deux concurrents.

La chasse au renard.
Une séparation pénible.

La Société Canine du Sud-Est pour l'encouragement à l'élevage des chiens de races pures, que préside le comte de Montal, le sportsman bien connu, vient de donner à Lyon sa septième Exposition canine internationale qui a obtenu un très grand succès, réunissant près de 500 chiens. Parmi les "classes" les plus remarquables, citons celle des chiens d'arrêt de races continentales. Pendant la durée de l'Exposition ont eu lieu divers concours très intéressants : un concours de chasse sous terre pour terriers et fox-terriers, un concours de rapport pour chiens d'arrêt, un concours de trompes de chasse, etc., etc.

L'an prochain, la Société Canine du Sud-Est a l'intention d'organiser un concours spécial de chasse à l'eau. Cette jeune Société, cadette de nos Sociétés canines, marche de l'avant. Son Comité mérite toutes les félicitations et les remerciements des sportsmen qui, chaque année, viennent plus nombreux à Lyon.

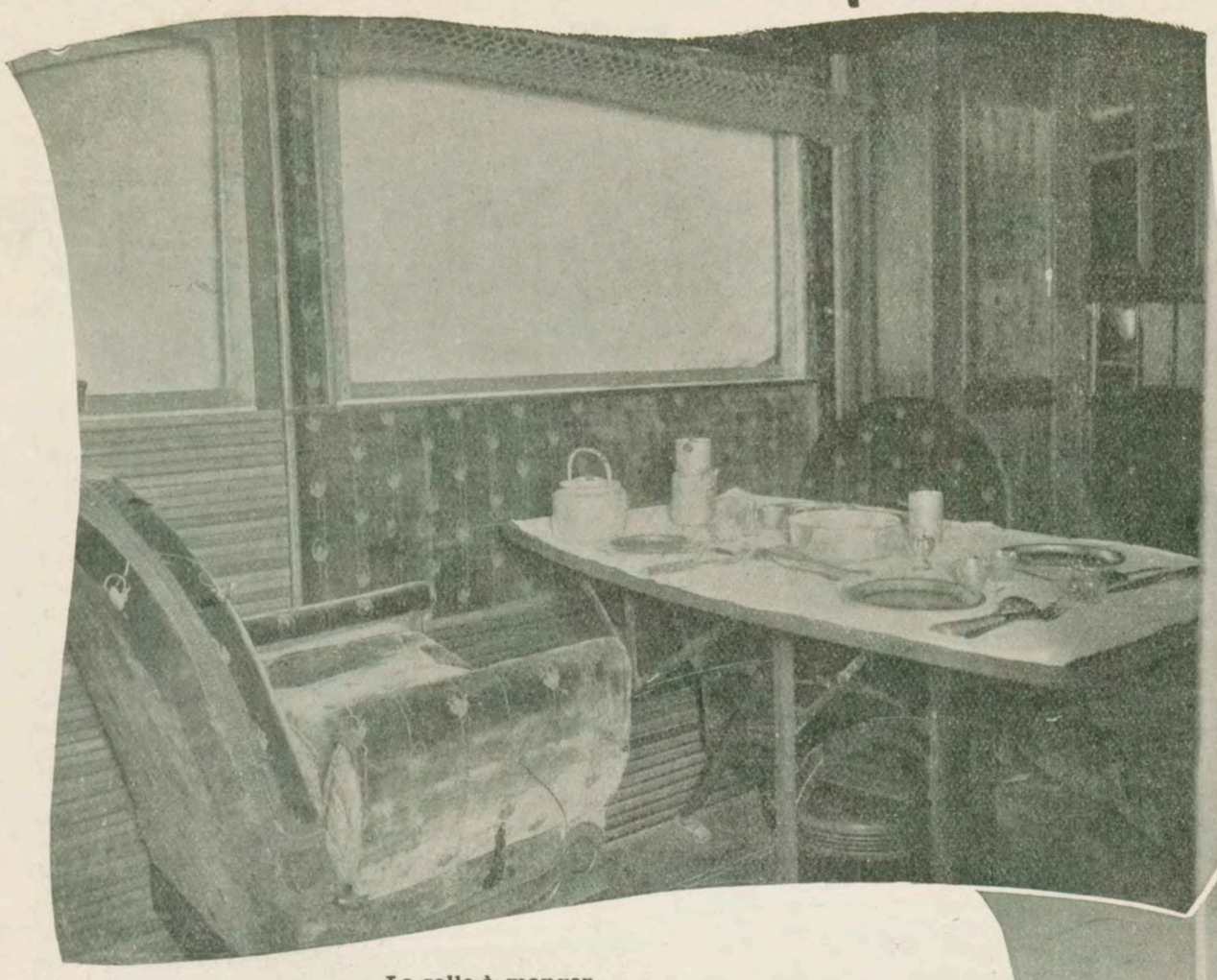
La Roulotte de l'Avenir

Les visiteurs du Salon de la Société Nationale des Beaux-Arts s'arrêtent, en général assez surpris, devant une carcasse de voiture automobile placée au pied d'un des grands escaliers et qu'ils ont des tendances à croire oubliée là par l'administration de M. Rives. Il n'en est rien, comme on va le voir.

◓ ◓ ◓

C'est dans la section d'architecture que figure le modèle de roulotte qu'expose un jeune architecte très épris de modernisme, M. Selmersheim, en face d'une salle à manger également exécutée sur ses dessins.

La voiture proprement dite, en dehors des sièges avant, comporte deux pièces : le salon, salle à manger, chambre à coucher et le cabinet de toilette,



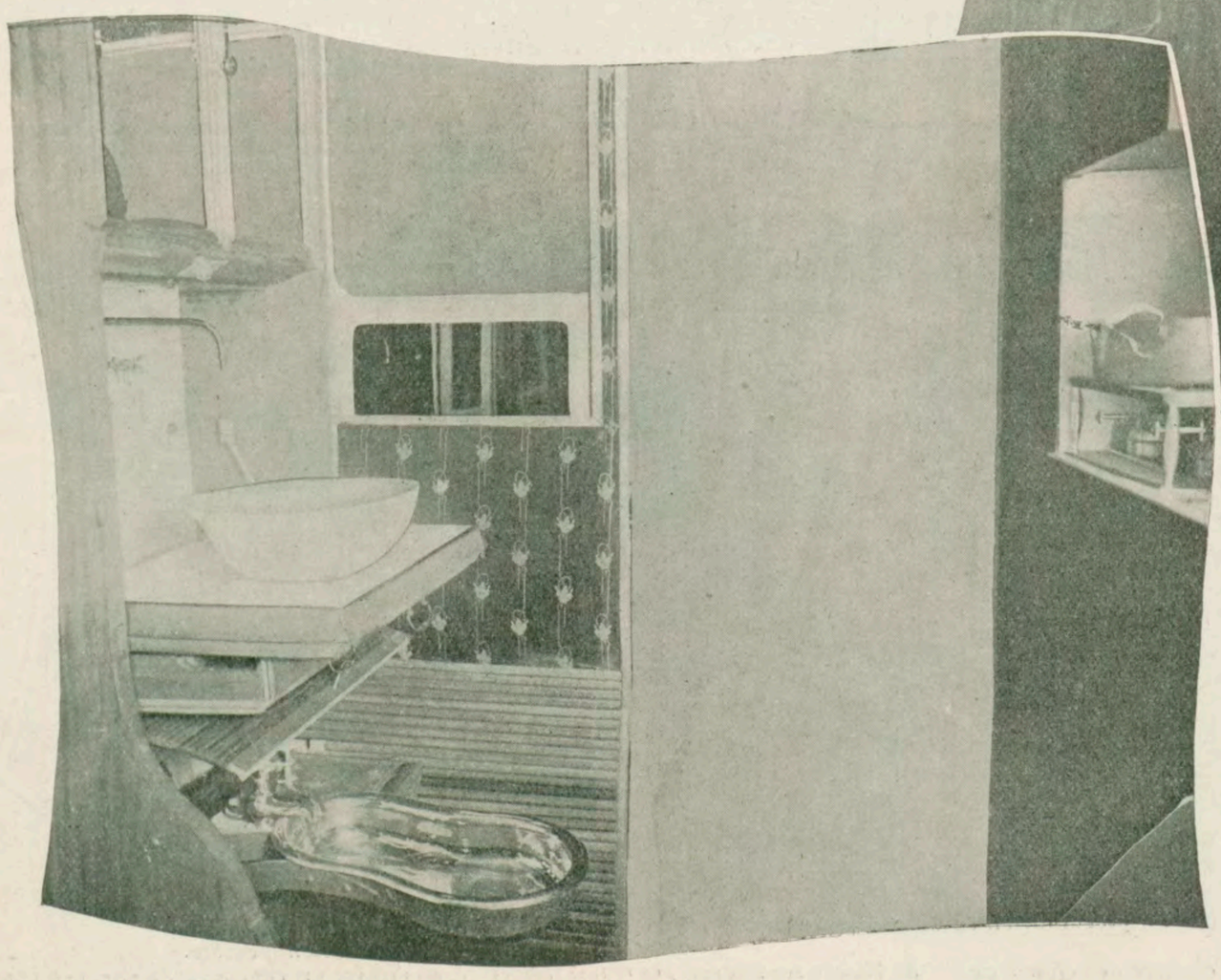
La salle à manger.

Constitue aussi le salon ou la chambre à coucher, en relevant la table et en formant deux couchettes avec les quatre fauteuils, dont l'un a été enlevé pour permettre de mieux voir l'intérieur de la pièce.

cuisine, laboratoire, qui sont réunies en temps normal et peuvent être séparées. Dans la partie avant, se trouvent quatre fauteuils pivotant et mobiles sur glissières, qui peuvent se transformer en deux couchettes. Au milieu, une table, alternativement table de salle à manger, de salon ou table à jeu, qui peut se replier contre le mur. La partie arrière comporte d'un côté les armoires à vêtements et à chaussures, le meuble argentier, le réchaud à alcool avec une ventilation pour l'échappement des gaz à l'extérieur ; de l'autre, un lavabo muni d'eau chaude grâce à un thermo-siphon. En se relevant, ce lavabo, qui porte à sa partie intérieure une glace à trois faces, découvre une coiffeuse, qui peut à son tour s'appliquer contre le mur, pour permettre l'usage des meubles plus intimes, auxquels M. Ballif lui-même ne trouverait rien à reprocher. Naturellement, le système du " Tout à la Route " est le seul employé. Sur le côté, une armoire renferme en bas les porte-serviettes, et en haut le matériel de photographie. La porte à deux vantaux superposés permet, soit d'isoler le buen retiro, soit de sépa-

La table à coiffer.

Cette table est mise à découvert en refermant le lavabo. En avant, le siège cher à M. Ballif ; à gauche, l'armoire dont la double porte, en se développant, ferme entièrement le buen-retiro.



(Clichés au magnésium.)

Le cabinet de toilette.

Comporte tous les perfectionnements de l'hygiène, eau chaude et eau froide. A droite, le meuble à argenterie et le réchaud à alcool pour le déjeuner.

rer le cabinet de toilette de la chambre à coucher, afin que la femme de chambre puisse préparer le déjeuner du matin sans troubler le sommeil de ses maîtres. Tout cela est compris de façon à faire tenir le maximum d'objets dans le minimum de place. C'est ainsi que toutes les pièces du service de table, assiettes, plats, verres, cafetière, théière, etc., se combinent, rentrent l'une dans l'autre pour se loger finalement dans la marmite servant en même temps de seau à glace, qui n'occupe guère plus de place qu'un chapeau haut de forme. Il y a là une série de détails pratiques des plus amusants.

Et notez que le tout ne forme pas un très grand volume, puisque la voiture n'aurait qu'une longueur de 5 m. 60, dont 3 m. 50 pour la roulotte proprement dite, et une largeur de 1 m. 75.

Naturellement, ce n'est pas une voiture à la portée de toutes les bourses, mais il y a là une incursion de l'art dans le domaine industriel qui est à considérer.

Faute de ponts, l'on prend des mules.
La traversée d'un rio après Estepona.

Comment j'ai fait le Tour d'Espagne

Par LOUIS RENAULT

(Suite)

II [1]

Dans notre dernier numéro, nous avons donné le commencement du voyage du fameux chauffeur à travers l'Espagne ; nous avons assisté à ses pérégrinations sur les routes plutôt primitives du pays de Don Quichotte, depuis Saint-Sébastien jusqu'à Algésiras. Nous le suivons aujourd'hui dans le sud de la Péninsule, où la route va, cette fois, jusqu'à disparaître complètement.

◔ ◔ ◔

Comme il est trop tard pour se risquer sur cette route inconnue, nous décidons de coucher à Algésiras, et je prends la résolution de me lever le lendemain de bon matin et d'aller, avec ce cocher, explorer le pays pour me rendre compte si vraiment nous pouvions nous y aventurer. Je pars donc avec lui vers 6 heures. Nous faisons une quinzaine de kilomètres et rencontrons enfin, après avoir traversé un sentier très mauvais, le fameux rio, sur lequel il y a bien un pont militaire de bois, mais qui est interdit aux voitures.

Après avoir bien montré au factionnaire que notre voiture n'est pas très lourde, il consent à nous laisser traverser, à la condition de pousser le véhicule. Sur ce, je regarde la route, je demande quelques renseignements, on me dit que l'autre rio est moins important que celui-ci. Rassuré, je retourne à Algésiras pour déposer le cocher, prendre mes autres voyageurs et essayer de passer par ce chemin détourné, espérant qu'après le pont militaire et l'autre rio, je trouverai une route possible à partir de San-Roque.

Nous repartons donc, à 7 heures et demie d'Algésiras ; nous traversons, avec la plus grande précaution, ce terrible pont de bois. Je dois avouer que, depuis un moment, je n'avais qu'une crainte, c'est que ce pont, qui avait l'air très faible, s'écrasât sous le poids de la voiture ; fort heureusement, il n'en fut rien, il se produisit bien quelques craquements, mais nous en fûmes quittes pour la peur.

Nous prenons donc un chemin de plus en plus mauvais et sillonné d'ornières tellement profondes que nous arrivons même à faire toucher le carter de notre moteur, et nous faussons les ailettes du ventilateur ; nous les redressons comme nous l'avions déjà fait à Trujillo, et continuons notre route.

Je fais encore quelques kilomètres et nous apercevons enfin une route, mais quelle ne fut pas notre déception en constatant qu'elle était barrée !

Entre Algésiras et Estepona. — Une panne de magnéto.
Rien d'étonnant d'ailleurs, notre 14-chevaux n'ayant pas l'étanchéité d'un racer de Monaco.

Nous décidons de voyager à travers champs, tant que nous étions près du village, et au premier passage possible, nous reprenons cette route non reçue. Nous faisons quelques kilomètres encore et trouvons de nouveau une barrière où nous rencontrons une femme faisant le service de cantonnier, qui, levant les bras au ciel, nous fait signe de quitter cette voie. Nous nous arrêtons, elle nous explique que si une pareille locomotive passait sur la route elle la défoncerait évidemment, et qu'elle risquerait d'être renvoyée pour ce fait. La pauvre femme n'avait jamais vu une automobile de sa vie et était absolument persuadée que notre voiture était une locomotive.

Enfin, après l'avoir raisonnée, et lui avoir montré que nous roulions sur des caoutchoucs, elle consent à nous laisser passer.

A un kilomètre de là, nous atteignons une route empierrée, puis nous traversons un passage à niveau et retrouvons enfin un tronçon de route couvert d'herbe : c'était justement la fameuse route d'Algésiras à San-Roque à laquelle il manquait deux ponts. Nous la reprenons et, après avoir demandé quelques renseignements qui nous furent donnés assez variés, les uns nous conseillant d'aller prendre le bac qui se trouve à quelques kilomètres de là, d'autres nous disant que nous ne pourrions pas le prendre, étant donnés les sables mouvants qui sont sur la rive à l'endroit où s'arrête le bac, d'autres encore nous engageant à passer simplement dans le prolongement de la route, le long du pont du chemin de fer, où nous aurions la chance de rencontrer la rivière avec moins d'eau, nous continuons notre route et traversons le passage à niveau.

L'idée nous vint de demander à la garde-barrière la permission de passer sur le pont du chemin de fer. Elle nous répondit qu'elle n'y voyait pas d'inconvénient, à la condition que nous ne restions pas sur ce pont. La distance du passage à niveau au pont étant de 2 kilomètres environ, et comme nous ne pouvions pas être bien renseignés sur la circulation des trains, je crus plus prudent d'aller voir d'abord au gué, et ceci fort heureusement, car en arrivant au gué nous nous aperçûmes que le pont était à claire-voie et que les rails étaient simplement disposées sur des ballasts espacés de 2 mètres. Il nous aurait donc été impossible de passer sur ce pont. De plus, nous n'aurions pu virer, car il n'y avait qu'une voie, et le chemin de fer passait sur le talus.

A tout hasard, je risque donc de traverser le gué, me disant que si je m'enlize dans les sables, je me ferai remorquer par des mulets ou des bœufs. J'avais dit vrai. Nous faisons une trentaine de mètres dans le sable et la voiture s'enfonce, impossible de démarrer.

Après une demi-heure, et pas mal de courses, nous finissons par recruter quatre magnifiques bœufs. A grand'peine, et au bout d'au moins une grande heure, la voiture est attelée (en Espagne, on n'est jamais pressé). La voiture démarre enfin, et nous voilà encore une fois sauvés. J'oublie de dire que mon compagnon de route, voulant faire une photographie de la voiture traversant le gué, commence par nous prendre avant la traversée, puis court pour essayer de passer sur le pont du chemin de fer, comptant arriver avant nous à l'autre extrémité de la rivière. Mais le pont est large, il se dépêche, manque de tomber, et arrive bien de l'autre côté, mais comme les carabiniers, trop tard ! La voiture était déjà arrivée sur l'autre rive depuis longtemps. On dételle les bœufs et, croyant avoir franchi les plus grandes difficultés, nous repartons pour San-Roque, espérant pouvoir marcher maintenant.

Mais en arrivant dans cette dernière ville, on nous apprend que la route n'existe plus du tout, mais alors plus du tout entre San-Roque et Malaga, ou tout au moins entre San-Roque et Estepona.

Très ennuyés de nous trouver ainsi pris, nous demandons s'il n'y a pas même un chemin, les voitures devant bien aller de San-Roque à Estepona. On nous dit que non, que quelques charrettes arrivaient parfois à passer, mais extrêmement rarement, et qu'aucune circulation n'était établie entre ces deux villes. Nous prions qu'on nous indique le chemin où passent les charrettes, on nous répond qu'il nous faut retourner sur nos pas jusqu'au passage du gué, traverser une ligne de chemin de fer, et suivre un sentier ; mais on nous avertit qu'il nous sera probablement impossible de passer.

Nous risquons le tout pour le tout, et arrivons à ce sentier en effet invrai-

Un passage difficile.
La première partie de la mauvaise route, à la sortie d'Algésiras.

(1) Voir le N° 295.

semblable, une route de terre présentant de telles ornières qu'il nous eût été impossible de la suivre. Nous passons en plein champ, à tout hasard, traversons des mares, espérant retrouver un chemin. Erreur ! Nous continuons pendant une heure, deux heures, et atteignons au passage à niveau. La route existait de moins en moins. Nous finissons par passer dans un champ, et ce qui nous inquiète surtout, c'est que le sol devient très sablonneux. Nous avions grand'peine à pouvoir marcher, même en petite vitesse.

Nous roulons ainsi une quinzaine de kilomètres, et, après nous être ensablés plusieurs fois, et avoir failli nous embourber, car certaines parties de la route sont très marécageuses, nous arrivons enfin à une légère descente, où nous apercevons une maison. Immédiatement après la maison, un nouveau marais que je crois sensiblement pareil aux précédents. J'essaye donc de le traverser, mais à ma grande surprise, la voiture s'enfonce dans la boue, et nous restons là. Impossible de démarrer. Nous allons rechercher des bœufs à la ferme voisine, et essayons de sortir avec deux bœufs; mais ils ne veulent pas tirer.

Une ferme
Entre Algésiras et Estepona, nos voyageurs trouvèrent un conducteur et un attelage de bœufs qui leur facilitèrent le passage à travers bois.

On en prend deux autres qui, plus courageux, tâchent d'entraîner la voiture, sans pouvoir y arriver. Voyant cela, je mets mon moteur en route, et le moteur aidant, les bœufs démarrent enfin, et amènent la voiture hors du marais.

Etant à proximité d'une ferme, et ignorant si nous en rencontrerions une autre de longtemps, nous prenons chacun quatre œufs à la coque, nous estimant fort heureux de retrouver la bouteille de Xérès que nous avions mise dans la voiture.

Nous nous arrêtons une petite demi-heure et bavardons avec le fermier qui nous dit que, de sa ferme au commencement du chemin d'Estepona, il n'existe plus du tout de route, et qu'il nous faut grimper sur une colline abrupte. Il nous propose, si nous désirons continuer notre voyage par là, de nous faire accompagner par son fils à cheval, étant donné que nous ne pourrions trouver quels sont les endroits les plus favorables du bois pour passer.

Ce brave fermier avait raison, et il nous offre heureusement ses deux bœufs. Grâce au moteur et aux bœufs, nous pouvons franchir cet endroit critique. Il est bien certain que ni le moteur seul, ni les bœufs seuls, n'étaient capables d'enlever la voiture, mais tous trois réunis obtiennent un résultat, et nous marchons à une allure de 2 ou 3 kilomètres à l'heure.

Nous arrivons, enfin, en haut de la colline, où se trouve un plateau, et le brave homme, nous souhaitant bon voyage, nous laisse avec son fils.

Nous partons à travers bois, dans les bruyères, et faisons quelques kilomètres, quand, tout à coup, nous commençons à devenir un peu plus inquiets : les bruyères diminuent et le sol redevient très sablonneux. La voiture s'enlize encore à plusieurs reprises.

Enfin, nous continuons notre route et arrivons à l'autre extrémité de la saline, où une descente au moins aussi rapide que la montée se présente à nos yeux. Le fils du fermier, sur son cheval, la descend avec une extrême désinvolture. Nous le suivons avec beaucoup de précautions, en embrayant en petite-vitesse et en faisant frein sur le moteur, et arrivons ainsi en bas de la colline, où nous rencontrons le premier gué. Nous ne pouvions compter, pour traverser ce gué, sur l'aide de mules ou de bœufs, car nous étions isolés de quelques kilomètres de tout lieu habité.

(A suivre.)

LOUIS RENAULT.

D'Algésiras à Malaga.
Traversée d'un rio, 30 kilomètres avant Malaga.

UNE FÊTE SPORTIVE AU LYCÉE MICHELET

Au lycée Michelet. — Un groupe de jeunes sportsmen s'intéressant aux courses de leurs aînés.

L'arrivée de la course des Tout Petits Lycéens.

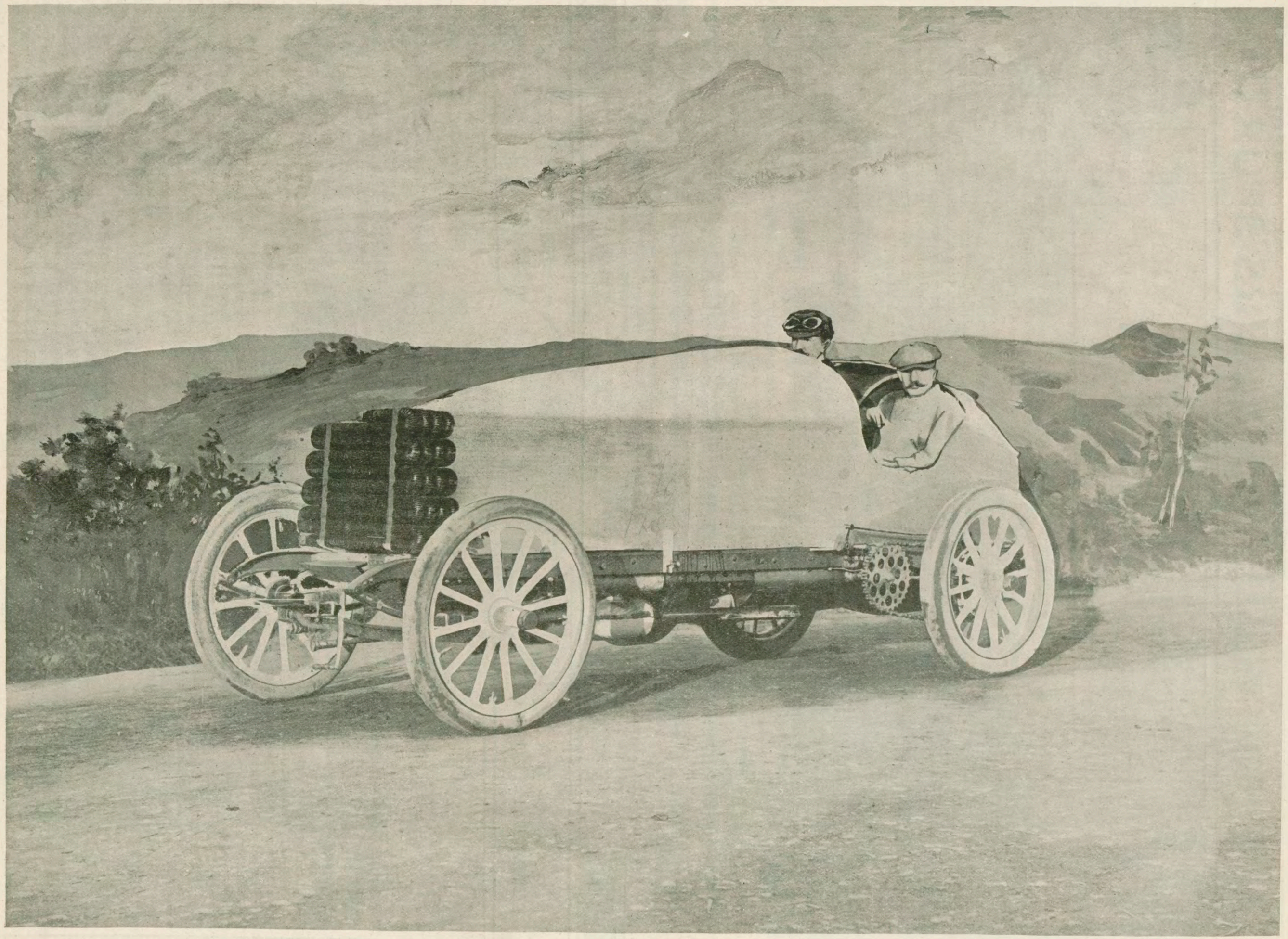
Breynat, du lycée Hoche, vainqueur de l'épreuve du lancement du poids.

L'équipe d'escrimeurs du lycée Michelet.

Les trois concurrents de la finale des 100 mètres consultent le programme avant la course.

C'est au milieu d'une assistance aussi nombreuse qu'élegante qu'a eu lieu jeudi dernier, au lycée Michelet, la grande fête sportive organisée par l'Union Sportive de ce lycée. A l'instar des années précédentes, cette réunion a obtenu le plus éclatant succès, et au nombre des personnages officiels qui avaient tenu, par leur présence, à témoigner l'intérêt qu'ils attachent à la pratique des sports dans les lycées, il nous faut citer M. Liard, vice-recteur de l'Académie. Les différentes épreuves athlétiques ont été fort intéressantes et tous les spectateurs conserveront un excellent souvenir de cette aimable fête sportive.

Les Voitures des Eliminatoires de la Coupe Gordon-Bennett



GABRIEL, SUR SA VOITURE *DE DIETRICH*, MUNIE DE PNEUMATIQUES *MICHELIN*

NOS NOUVEAUX CONCOURS SPORTIFS

NOTRE TROISIÈME CONCOURS

Dimanche prochain 15 mai à Longchamp - Les tickets du Pari Mutuel

Ainsi que nous l'avons déjà dit, notre troisième concours sportif aura lieu dimanche prochain 15 mai. Il intéressera tous ceux de nos lecteurs, ou lectrices, qui assisteront aux courses de chevaux qui auront lieu à Longchamp, quelle que soit la catégorie de leurs places, pelouse, pavillon ou pesage.

Rappelons, en effet, que le prix qui sera, comme pour les concours precédents, de

CENT FRANCS EN ESPECES

appartiendra à la personne qui nous apportera, le lendemain de la réunion de dimanche, un ticket de pari mutuel pris sur un cheval **n'ayant pas gagné** mais qui aurait donné le plus gros rapport parmi tous les tickets qui nous seront présentés.

Pour éviter toute erreur, nous répétons ci-après les conditions principales de notre concours. Attention, car nous n'aurons plus l'occasion d'y revenir.

1° Le résultat du concours sera réglé d'après le tableau de la "Cote du Pari Mutuel" publié par le *Jockey* du lundi matin.

2° Les tickets de tous les bureaux du champ de course, sans distinction d'enceinte ou d'unité, seront valables. Mais il va sans dire qu'ils seront ramenés au rapport représentant celui de l'unité de 5 francs de la pelouse.

C'est ainsi que, si le concours avait eu lieu dimanche dernier, le ticket gagnant eût été celui de *Cœur de Lion*, qui, dans le Prix du Point du Jour, aurait rapporté à la pelouse 201 francs pour 5 francs; à son défaut, le ticket sur *Lara* (169 fr.), et ainsi de suite.

3° Au cas où il y aurait dead-heat entre plusieurs tickets pris sur le même cheval, c'est le ticket portant le plus petit numéro d'ordre qui serait proclamé gagnant. Si parmi ces tickets il y en avait encore plusieurs portant le même numéro d'ordre (car il ne faut pas oublier que tous les bureaux ont la même série de numéros), nous trancherons ce dead-heat de la façon suivante : la victoire appartiendrait au ticket provenant du bureau dont le numéro se rapprocherait le plus de celui du cheval ayant gagné la course.

Ainsi qu'on le voit, nous avons tenu à prévoir tous les cas de dead-heat, de façon à être assurés d'un résultat précis.

Il nous reste à rappeler que le concours sera clos dans nos bureaux

LUNDI, A DEUX HEURES DE L'APRÈS-MIDI

c'est-à-dire que seront seuls valables les tickets qui nous seraient apportés avant cette heure.

Outre les cent francs, montant du prix, le gagnant touchera ***autant de fois 25 francs qu'il possédera de séries de 10 Bons-Concours*** détachés de la *Vie au Grand Air*. Il est bien entendu que ces Bons devront être présentés dans nos bureaux *en même temps* que le ticket.

Et maintenant, amateurs d'"outsiders" et de fortes cotes, à vos guichets. Si vous ne touchez pas votre cheval à Longchamp, il vous restera l'espoir de le toucher le lendemain dans nos bureaux !

RÉSULTAT DU DEUXIÈME CONCOURS

M. Henri Arrat
GAGNANT DE NOTRE DEUXIÈME CONCOURS

Samedi, 7 mai, 2 heures.

Bonjour, Messieurs! Vous ne me reconnaissez pas? C'est moi le gagnant.

Et souriant, joyeux, la main tendue, un jeune homme à la figure ronde et ouverte s'avance vers moi.

C'est bien lui, il n'y a aucun doute. La comparaison avec le cliché initial ne laisse prise à aucune discussion. C'est bien le fortuné cycliste doté du N° 137 et dont nous publiions dans notre dernier numéro l'instantané pris le dimanche, 8 mai, sur le pont de Suresnes, par notre collaborateur Simons. On pourra s'en rendre compte en comparant cet instantané avec le portrait ci-contre, fait samedi dernier dans nos ateliers.

— Je me nomme Henri Arrat, nous dit l'heureux gagnant, et je demeure à Paris, 233, rue Championnet. Je suis de mon métier voyageur de commerce, et, fort occupé pendant la semaine, je ne fais guère de bicyclette que le dimanche. Mais alors, il faudrait qu'il fît bien mauvais pour que je m'abstinsse. Dimanche dernier, j'étais sorti avec un de mes camarades, nous nous rendions à Rocquencourt chez un ami commun. Je passe généralement par le pont de Neuilly pour éviter les automobiles; mais, cette fois, je fus entraîné, je ne sais comment, vers le Bois, quand tout à coup, en approchant de Bagatelle, je pensai au concours de la *Vie au Grand Air*, que je lis depuis sa fondation, assidûment, puisque voici la série des 30 bons détachés des numéros de cet hiver. Je pris donc par le pont de Suresnes, et, si j'adressai en passant un sourire au photographe, ce n'était pas pour le séduire, car j'étais à cent lieues de penser que je figurerais même sur une de ses plaques. Je me trouvais avec un camarade dont on aperçoit vaguement derrière moi le chapeau melon et nous formions un groupe avec deux autres cyclistes que je ne connais pas. Je partis le lendemain en tournée, et ce n'est que ce matin que j'achetai la *Vie au Grand Air*. Jugez de ma stupéfaction en m'y voyant reproduit et de ma joie en lisant au-dessous de ma photographie ces deux mots fatidiques: "le gagnant!" Je me suis empressé de détacher de ma collection les 30 bons que voici et qui vont augmenter mon prix de 75 francs et... me voilà...

Vous ne pouvez pas vous douter quel intérêt votre concours si original a suscité parmi les promeneurs dominicaux et dans leur famille. Chez moi, tout le monde a acheté la *Vie au Grand Air* pour constater *de visu* que c'était bien moi l'élu du sort. Et maintenant à une autre occasion !

Ajoutons en effet, que M. Henri Arrat est précisément un habitué de nos concours et que sa victoire d'aujourd'hui l'encouragera à les suivre plus assidûment encore.

VICTOR BREYER.

LES CYCLISTES SUR LE PONT DE SURESNES

EN SUIVANT LES FIELD TRIALS FRANÇAIS

Avant l'Exposition canine de Paris, la Société centrale pour l'amélioration des races de chiens, ou les clubs spéciaux donnent leurs annuels field trials; c'est ainsi que cette dernière quinzaine, nous eûmes d'intéressantes réunions au Boulleaume, à Missy-les-Liesse (près de Laon), aux Villerais, à Authon la Plaine.

Les meilleurs de nos trialers y ont pris part et tous en général se sont très bien comportés; il est seulement regrettable que ces field ne soient suivis que par quelques très rares amateurs et les propriétaires des chiens concurrents. Suivre un field est certainement aussi intéressant, aussi palpitant pour un chasseur que pour un sportsman assister à une belle lutte sur la piste d'un hippodrome; malheureusement, les comités des clubs organisateurs ne font autour de leurs réunions aucune publicité, c'est à peine si les journaux très spéciaux les annoncent.

P. de B.

A la réunion d'Authon la Plaine.
Un groupe de setters lauréats.

A la réunion des Villerais.
Les pointers primés posent devant l'objectif du photographe de la Vie au Grand Air.

Sur le terrain des field trials.
Dresseurs et concurrents attendant leur tour de "quêter et arrêter" devant le jury.

BLOC-NOTES

PHOTOGRAPHIE

De l'agrandissement et des projections.

L'amateur de photographie, j'entends celui qui ne considère cette science que comme simple distraction, accepte volontiers tous les appareils plus ou moins bizarres qu'on lui propose, du moment qu'avec eux il est possible d'obtenir un cliché — bon, passable ou mauvais; cela n'a qu'une importance relative.

C'est ainsi qu'aujourd'hui l'on dissimule la plaque de gélatino-bromure dans une canne, dans une montre, dans une lorgnette, sous le plastron d'une élégante cravate, dans un chapeau haut de forme, etc. Au moyen de l'un de ces objets truqués vous photographiez tout ce que vous voulez sans attirer l'attention et, en un clin d'œil, vous impressionnez une douzaine de plaques lilliputiennes.

Quelques-uns de ces appareils de fantaisie sont ingénieusement construits, et la précision avec laquelle fonctionne le mécanisme adroitement dissimulé plaide certainement en faveur de l'habileté de nos fabricants; sans chercher avec ces systèmes à produire des vues artistiques on peut, dans tous les cas, leur demander des documents sérieux — le tout est de savoir s'en servir.

En raison du format très réduit des clichés, ces appareils n'ont de raison d'être que si l'on s'impose l'amplification de l'image, et tel doit bien être l'avis des inventeurs puisqu'ils fournissent avec ces chambres minuscules un dispositif spécialement destiné à l'agrandissement des clichés obtenus avec leurs détectives. Or, la plupart de ces amplificateurs — pour ne pas dire tous — ont le défaut capital de ne pas permettre à l'opérateur de juger l'intensité lumineuse de l'image projetée avant d'impressionner la surface sensible sur laquelle viendra s'imprimer cette image.

Le débutant même comprendra toute l'importance d'un semblable inconvénient, attendu que, ne pouvant pas se rendre compte de l'éclat du sujet réfléchi, il est par conséquent impossible, même avec suffisamment de pratique, d'évaluer exactement le temps de pose, duquel dépend le succès de l'expérience. Le temps de pose est subordonné : 1° à la densité du négatif; 2° au degré actinique de la lumière; 3° à la luminosité de l'objectif; 4° à la sensibilité de la surface sensible; 5° à l'énergie du révélateur. De ces cinq facteurs, les deux premiers sont instables dans leurs effets et se modifient d'une expérience à l'autre.

Pourquoi n'adapterait-on pas, ce qui serait facile, un manchon, un guichet ou autre dispositif sur les appareils amplificateurs, dans le but de pouvoir examiner, avant d'impressionner le papier sensible, la qualité, l'éclat de l'image projetée?

Ce ne serait plus au hasard et à la fantaisie qu'il faudrait s'en rapporter pour l'évaluation du temps de pose, mais au jugement de l'opérateur, jugement basé sur des données connues. A cette condition, l'opération de l'agrandissement pourra toujours être menée à bien et les résultats ne réserveraient plus de surprises désagréables.

Ne voulant pas abuser de l'hospitalité qui m'est accordée ici pour mes causeries photographiques, je remets à la semaine prochaine la suite de cette chronique.

E. Forestier.

LE BULLETIN DE MICHELIN

Tubes Michelin pour courses sur piste. — Chambres grises Michelin. — Croissants de renforcement pour pneus moto a profil antidérapant. — Emplatres vélo. — Jantes bois pour pneus a tringles.

Dans notre précédent Bulletin, nous avons commencé l'étude détaillée de nos nouveautés vélo pour la saison 1904.

Nous allons en continuer aujourd'hui l'énumération.

Tubes Michelin pour courses sur piste.

Nous faisons maintenant des singles-tubes extra-légers, en fil bais pour courses sur piste. Dès leur apparition, ces nouveaux tubes ont eu l'occasion d'affirmer leurs qualités, en gagnant, soit au Vélodrome d'Hiver, soit au Vélodrome du Parc des Princes, les principales épreuves.

Nous fabriquons ces tubes en 700-28 ou 700-32, indifféremment avec chape rouge ou chape grise.

Chambres grises Michelin.

Nous sommes toujours persuadés que la meilleure chambre à air et la plus économique, sinon la meilleur marché, est notre chambre rouge Michelin, connue et appréciée de tous les cyclistes.

Néanmoins, pour répondre aux nombreuses demandes que nous avons reçues, nous fabriquons cette année et nous livrons à vue, concurremment avec notre chambre à air rouge, une chambre à air grise Michelin.

Ces chambres à air sont de la meilleure qualité qui puisse se faire en chambre grise. Nous ne les faisons que continues, et dans les dimensions suivantes :

650×32	34	35	38	40	42	45	
700×28	32	34	35	38	40	42	45
750×32	34	35	38	40	42	45	

Croissants de renforcement pour pneus moto à profil antidérapant

Etant donné le succès obtenu par notre nouveau profil antidérapant pour pneus de bicyclettes et motocyclettes, nous avons été amenés à créer un croissant de renforcement pour pneus de motocyclette avec ce nouveau profil.

Nous livrons, dès maintenant, à lettre vue, ces croissants qui peuvent se coller sur pneus de motocyclettes, dans les dimensions suivantes :

650 et 700×50.
650 et 700×55.

Nous pouvons également munir d'un croissant les enveloppes motocyclette de n'importe quelle marque, pourvu que, bien entendu, elles soient en bon état et ne présentent pas de coupures intéressant les toiles. Un délai de quatre jours nous est nécessaire, non compris l'aller et retour.

Emplâtres vélo.

Nous fabriquions déjà pour notre pneu de voiture des emplâtres caoutchouc et toile qui servaient à faire les réparations provisoires des enveloppes, lorsqu'une coupure intéressant les toiles s'était produite. Depuis peu nous faisons également un emplâtre vélo qui peut être appliqué aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur des enveloppes.

La pose en est excessivement simple : il suffit de nettoyer à la benzine l'endroit où s'est produite la coupure, puis d'enduire de dissolution et la partie de l'enveloppe où doit s'appliquer l'emplâtre et l'emplâtre lui-même, et d'attendre que la dissolution happe au doigt, comme pour la pose d'une pastille, et enfin d'appliquer l'emplâtre et de laisser sécher.

Jantes bois pour pneus à tringles.

La mode est maintenant à la jante bois.

Sa souplesse, sa résistance et sa légèreté justifient d'ailleurs amplement la faveur dont elle jouit auprès de la clientèle.

La jante bois Michelin pour pneus à talons faite depuis longtemps acquit une grande réputation. Les jantes bois pour pneus à tringles que nous présentons ne leur seront pas inférieures et jouiront d'un égal succès.

Nous les fournissons à l'heure actuelle dans les dimensions de :

650 A, B et C.
700 A, B et C.

Nos nouveautés vélo se trouvent chez tous les bons agents, où la clientèle doit les exiger.

Michelin et Cie.

FINANCE

Fonds d'Etats.

Un déclassement a déjà commencé de se produire qui se continuera sur les fonds d'Etats. Il est suscité, exclusivement, par la guerre russo-japonaise. Expliquons-le en quelques mots.

La Russie va emprunter, en France, au taux de 5 o/o. Le Japon va emprunter, en Angleterre, au taux de 6 o/o. Or, en prévision de ces émissions beaucoup de rentiers vendent leurs rentes étrangères, — turque, espagnole, brésilienne, portugaise, argentine, etc., etc. — qui leur rapportent 4 à 4 1/2 o/o, pour se créer des disponibilités afin de placer leurs capitaux à un intérêt supérieur.

Voilà tout le secret des fluctuations que l'on constate sur ces différentes valeurs en ce moment.

Les autres compartiments du marché se tiennent bien, car ni les titres industriels ni les mines d'or — dont la hausse est progressive et s'accentuera — ne sauraient être influencés par les opérations financières des pays belligérants.

C. Levrai.

TOURISME

Au Touring-Club de France.

Le Conseil d'administration du Touring-Club a décidé dans sa dernière séance :

1° D'accorder son patronage au concours de voitures de tourisme, organisé par l'Automobile-Club bordelais.

2° Sur la demande de M. Mario Sermet, président de l'Association Polymathique, d'accorder à cette Association des médailles de vermeil, argent et bronze destinées à récompenser les professeurs et les élèves qui se sont fait remarquer par leur zèle au cours de l'année scolaire de 1903-1904.

Il a en outre voté :

1° 500 francs au Syndicat d'Initiative de Carcassonne et de l'Aude;

2° 50 francs à l'Association amicale des chefs cantonniers et cantonniers de la Somme;

3° 200 francs à la commune de Gaudonville (Gers) pour l'amélioration du chemin de grande communication n° 67;

4° 125 francs pour la réfection de la piste cyclable de Saint-Amand (Nord) sur la route départementale n° 1 de Lille à Valenciennes;

5° 1.200 francs pour l'établissement d'une piste cyclable sur la route nationale n° 42 entre Flètre et Caestre (Nord).

Il a ensuite procédé à la nomination d'un certain nombre de délégués en France et à l'étranger.

CHASSE

Fox Terrier et Terrier Club de France

Le Comité du Fox Terrier et Terrier Club de France a décidé, dans sa dernière réunion, que sa deuxième Exposition canine internationale de chiens employés à la chasse sous terre, son troisième concours de chasse sous terre sur renards ou blaireaux et son concours de ratiers auront lieu les samedi 28 et dimanche 29 mai prochain, à Neuilly sur-Seine, 14, rue Chauveau, dans les dépendances du Sporting Français mises à la disposition du F. T. C. F., par le sympathique directeur, le comte de Chazelles.

La journée du samedi 28 sera spécialement réservée à l'exposition et au travail du jury au point de vue esthétique; le dimanche 29, outre l'exposition, auront lieu les concours de chasse sous terre et les combats de rats.

Pour tous les renseignements écrire à M. Ch. Dehayes, secrétaire général du F. T. C. F., 23, boulevard Poissonnière, Paris.

● ● ●

Une Exposition Générale de Printemps, organisée par la Société Nationael d'Horticulture de France, s'ouvrira le mercredi, 25 mai à midi, aux Grandes Serres du Cours la Reine, à Paris, pour clôturer le 30 mai, à 6 heures du soir.

BIBLIOGRAPHIE

Vient de paraître le deuxième supplément du tome XIII du Stud-Book de Pur Sang, publié par ordre de M. le ministre de l'Agriculture.

Cette brochure contient les naissances des produits de Pur Sang en 1903, les naissances antérieures à 1903, déclarées tardivement, et la liste des animaux nés à l'Etranger dont la Commission a admis l'inscription. **Prix : 2 francs.**

PARIS-ROUEN-DEAUVILLE

Vient de paraître un instructif et joli volume, *Paris-Rouen-Deauville*, par le lieutenant Bausil, orné de nombreuses illustrations de Magne de la Croix, de hors texte et d'une couverture en couleur. Cet ouvrage très complet constitue un véritable manuel d'entraînement à l'usage des officiers et sportsmen qui y trouveront des considérations du plus grand intérêt sur la température et son influence chez le cheval soumis à des efforts prolongés. Ce livre, présenté par les lettres du général Faverot de Kerbrech et de M. le vétérinaire principal Aureggio, éclaire d'un jour tout nouveau la question des raids et contient les indications les plus pratiques sur l'emploi, l'alimentation et la mise en condition du cheval.

En vente à notre Salle d'Exposition, 9, Avenue de l'Opéra, Paris.

AUTOUR DES SPORTS

AU FRONTON BASQUE DE ST-JAMES

Malgré le mauvais temps, une assistance aussi nombreuse qu'élégante s'était rendue dimanche dernier au Fronton Basque du Cercle St-James-Neuilly, pour assister au Championnat de France des Scolaires. Ces derniers nous ont fait assister à de très jolies parties qui nous font bien augurer du succès du sport basque chez ces jeunes sportsmen. Annonçons pour demain jeudi un match sensationnel entre Etcheverria et Munita. Nul doute que cette rencontre n'attire de nombreux spectateurs dans le délicieux parc Saint-James.

AMERICARIO
un des meilleurs pelotari du moment.

LE HANDICAP DU CLUB DES SPORTS

Le Club des Sports a fait disputer le dimanche 17 avril un handicap réservé à ses membres, de Bezons à Poissy.

Fait peu banal, c'est Harie Meyers, le crack professionnel, gagnant du Grand Prix de Paris, qui, courant pour une fois en amateur, a enlevé cette épreuve amicale. Notre photographie représente les officiels et les participants du handicap. Au centre, le vainqueur de la journée.

(Cliché Schlatter.)
LES CONCURRENTS DU HANDICAP DU CLUB DES SPORTS

LA RÉUNION ATHLÉTIQUE DE L'INTERMAGASINS SPORTS

Le Comité de l'Intermagasins Sports avait organisé dimanche dernier, sur la piste du

LE DÉPART DE LA COURSE A PIED, 400 MÈTRES

Racing Club de France, une réunion athlétique qui a obtenu le plus vif succès, en dépit du mauvais temps.

La nombreuse assistance n'a pas ménagé ses encouragements aux vaillants athlètes qui se disputèrent âprement les places à l'arrivée.

Les challenges de vitesse et de fond sont passés tous deux en la possession de l'Union Sportive du Bon Marché, qui battit de haute lutte sa vieille rivale, l'équipe du Printemps, trois fois champion de vitesse et deux fois en fond, ce qui n'en est que plus méritoire.

MORT DU Dr DUBOIS

Nous apprenons avec regret la mort de M. le docteur Emile Dubois, député du quatorzième arrondissement, président d'honneur de la Société Athlétique de Montrouge.

Dr Dubois
LE Dr DUBOIS, SUR LE TERRAIN DE LA S. A. M.
(Dernière photographie du président d'honneur de cette Société.)

Le docteur Dubois occupa à la Chambre une place considérable, car le député du XIVe était un travailleur infatigable. Ami des sports, c'est un fervent défenseur que les sports perdent en la personne de l'éminent président d'honneur de la S. A. M.

UN MATCH INTERNATIONAL DE FOOTBALL A TOULOUSE

Dimanche dernier, a été disputé à Toulouse un match international de football association, entre le Football Club de Barcelone, champion d'Espagne, et le Stade Olympien des Etudiants de Toulouse. Les Espagnols ont battu le Stade par 3 buts à 2. Les Espagnols ont dominé par un jeu d'une souplesse extraordinaire et des passes merveilleuses. Il manquait, il est vrai, au Stade Lagaillarde et Faulon, deux de ses bons joueurs.

LES ÉQUIPES DU STADE OLYMPIEN DES ÉTUDIANTS DE TOULOUSE ET DU FOOTBALL CLUB DE BARCELONE

LES AUDAX CHAUFFEURS

Audaces fortuna juvat ! En dépit du mauvais temps, en effet, les Audax chauffeurs se sont mis en route dimanche dernier pour aller excursionner à Maintenon. Sous la conduite de M. Barrain, président du Motocycle-Club de France et capitaine de route en l'occurrence, les Audax se sont rendus à Trappes, Rambouillet, Maintenon et retour par Saint-Arnoult et la vallée de Chevreuse. Le retour à Paris s'est effectué sans encombre... mais pas sans pluie.

UNE EXCURSION DES AUDAX CHAUFFEURS

LARBAUD-St-YORRE

(En bouteille et 1/2 bouteille)

La **meilleure** pour boire à domicile, par suite de sa température à la source (10°).

De conservation indéfinie.

Recommandée par le *CORPS MÉDICAL* comme étant **la plus efficace** contre : *le Diabète, la Gravelle,* les Maladies du Foie et de l'Estomac

EXIGER LA SIGNATURE N. Larbaud St-Yorre

Se trouve dans toutes les Pharmacies

IMPORTANT REFUSER toutes les CONTREFAÇONS

et dans tous les bons Restaurants.

Commandes : N. LARBAUD-St-YORRE, à VICHY.

THE "HAMMOND" LEGGING

Registered No. 5.925

Non authentique sans avoir le dessus mentionné dans chaque legging.

Faites en toutes sortes de cuirs.

Echantillons et explications pour mesures sur demande.

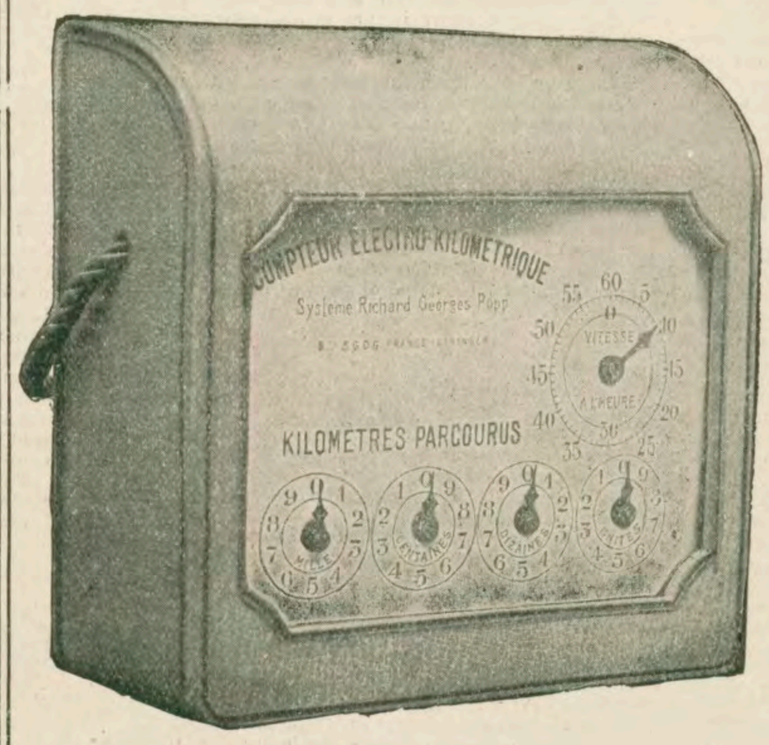
HAMMOND & Co., LTD

8, PLACE VENDOME, PARIS

et

465, OXFORD STREET, LONDON

Patent No. 24,363.



Cela dit tout

Bâle, le 3 Mai 1904.

Société des Compteurs E. K.
156, boul. Pereire, Paris.

Monsieur le Directeur,

Je vous remets ci-joint un bulletin de commande pour un second compteur.

Dans cette attente, je vous prie d'agréer, monsieur, mes salutations empressées.

C. SCHLOTTERBECK.
Auto-Garage, à Bâle.

ASSURÉS SUR LA VIE Augmentez Capitaux Assurés (mêmes primes) : V.E. de 9 à 18 %; V.E.P.T. 20 ans, de 9,13 à 23,90 %; T.F. 20, de 12,24 à 18,57 %; M.20, de 10,94 à 15,54 %. M.25, de 33.92 à 41,98 %; AUTRES, de 15 à 57,84 %.

Les personnes désirant s'assurer profiteront de ces augmentations.

RENTES VIAGÈRES TRÈS ÉLEVEES

Assurances de Voitures AUTOMOBILES TRÈS AVANTAGEUSES pour les Assurés.

Renseignements GRATUITS

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner N° 503.53 ou voir de 1 h. à 3 h. M. **LAMBERT**, *ancien inspecteur*, 20, Rue St-Ferdinand. Paris. Métropolit. Station d'OBLIGADO.

GLACIÈRE DES CHATEAUX

Produit, en 10 minutes, 500 gr. à 8 kil. de glace ou des glaces Sorbets, Vins frappés, etc., par un Sel inoffensif. Prospectus franco.
J. SCHALLER, 332, Rue St-Honore, PARIS.

Lire MUSICA

OFFICIERS MINISTÉRIELS

PROPRIÉTÉ à Paris, 19, r. de l'Université (anc. hôte Mortemart). Ce 1814m50 env. Rev. b. 37210 f M. à p. 550.000 fr. A adj. s. 1 ench. le 31 mai 1904. S'adr. à Me C. TOLLU, notaire, 9, rue de Grenelle.

ASNIÈRES Maisons de Maître et Gardien, 7, r. Ste-Sophie. Jard. 1845m lib. loc. M. à p. 24.000 f. Ad. C. n Paris, 17 mai, Me FAY, not. 11, r., St-Florentin.

HOTEL A adj. s. 1 ench. Ch. Not. de Paris, le 17 mai 1904, à Paris, 56, rue Ampère. Cont. 341 m. 46. Libre de location. Mise à prix, 160.000 fr.

Belle VILLA à Croissy (S.-et-O.), 10, av. du Vésinet. Ce 11.600m. Lib. de loc. M. à p. 40.000 f. Me MAHOT DE LA QUÉRANTONNAIS, not., qui dél. permis visiter

FONDS de Cce d'Entrep. Serrurerie, 28, r. de Reuilly. M. à p., 1.000 fr. Matériel, 2.012 fr. 25. Loyer d'av., 500 f. Marches à dire d'exp. consig., 500 f. Adj. s. 1 ench. 14 mai, 1 h. Et Me VALLÉE, not., 204, bd Voltaire.

A adj. s. 1 ench. Ch. Not. de Paris, le 31 mai 1904

GDE PROPRIÉTÉ VERSAILLES compt Maison, pavillon, vastes comm., magn. parc sécul. dans 7, r. Lafayette, pr. gare rive droite et grand parc. Ce, 5.000 m. M. à p., 125.000 fr. S'ad. Me DELORME, not. Paris, 11, r. Auber.

MAISON à Paris, 2, r. Augereau (7e arrt), Rev. br., 11.863 f. M. à p., 110.000 f. A adj. s. 1 ench. le 31 mai 1904. S'ad. aux not. Mes BREUILLAUD et COURCIER, 2, rue de Choiseul, dép. de l'enchère.

CHAMPROSAY (S.-O.), Belle prop. de 9 h. 50 gares Ris-Orangis et Juvisy, pr. forêt Sénart. Mais. d'hab. 3 ét., eau, gaz, cal. Gd chalet, com., pièce d'eau, jard., vig., bois, accès à la Seine, pêche. M. à p., 100.000 fr. A adj. s. 1 ench. Ch. not. Paris, 7 juin, Me GRANGE, not., 3, boul. St-Martin.

VENTE du **CHALET DE L'ERMITAGE** situé à Ronce-les-Bains, commune de La Tremblade (Charente-Inférieure). Au bord de la mer.

Mise à prix . . . . . 25.000 francs.

Le 29 mai 1904, à 2 heures après midi, étude de Me BROCHET, notaire.

S'adresser à Me SALEMBIEZ, avoué, à Châlons-sur-Marne, et à Me Brochet, not., à La Tremblade.

2 PROPRIÉTÉS à Paris. 1° 10, r. Rochechouart. Ce, 669m 10 env. R. br. 34.478 f. env. M. à p. 300.000 f. 2° 1, r. Largillière et 16, r. Mozart. Ce 585m 87 env. Rev. br. 24 665 f. env. M. à p. 250.000 f. A adj. s. 1 enc. le 31 mai. S'ad. à Me Durant des Aulnois et à Me LEFEBVRE, not., 69, bd Haussmann, dép. ench.

PARC MONCEAU 2 Maisons : 1° 8, r. Murillo, av. faç. et sortie s. parc. Ce, 1.405 m. Rev., 67.710 fr. M. à p. 650.000 fr. 2° 56, r. Lisbonne et 7, r. Murillo. Ce, 680 m. Rev., 38.420 fr. M. à p., 350.000 fr. A adj. Ch. Not. 7 juin. S'ad. aux not. Mes Amy et LANQUEST, 92, boulevard Haussmann.

VENTE sur surenchère du sixième au Palais, le 2 juin 1904, à 2 heures.

HOTEL AVEC TERRAIN A PARIS 111, AVENUE VICTOR-HUGO

Contenance environ . . . . . 969 m. 32.
Mise à prix . . . . . 280.000 fr.

S'adresser pour les renseignements :
1° à Me DEMOREUIL, avoué, 6, rue des Capucines,
2° à Mes Haquin et Desouches, avoués à Paris.

BELLE Prop. à Jullouville (Manche) faç. à la mer. Ce, 721 m. Pavillon mobr, 2.000 fr. M. à p., 21.000 fr. A adj. le 19 mai 1904, à 3 h. en l'étude de Me CHEVILLARD, notaire à Noisy-le-Sec (Seine).